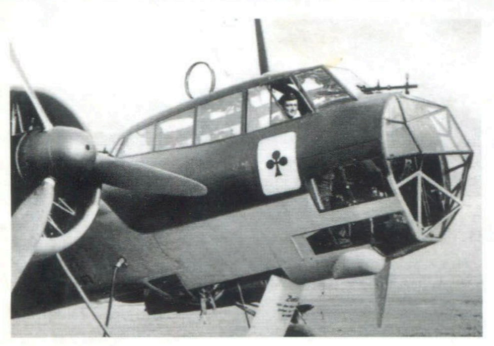
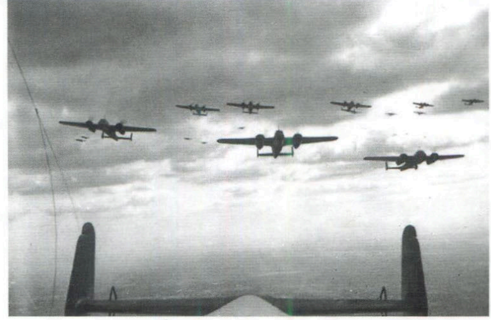
Андрей Харук

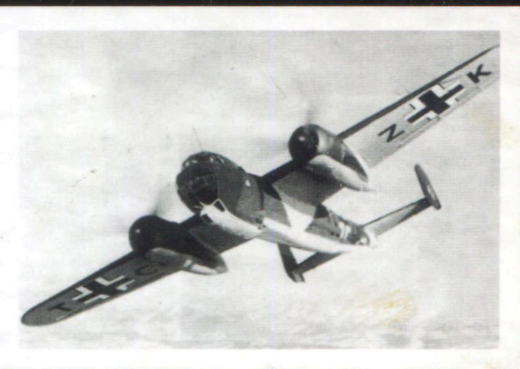
Скоростные бомбардировщики Гитлера

Do 17
Do 217









Скоростные бомбардировщики Гитлера Do 17 и Do 217

Андрей Харук

Скоростные бомбардировщики Гитлера
Do 17 и Do 217

Москва
«Яуза»
«Эксмо»
2012

УДК 355/359
ББК 68
Х 20

Серия «Война и мы. Авиаколлекция» основана в 2008 году

Художественный редактор П. Волков

В оформлении переплета использована иллюстрация художника В. Петелина

Харук А.И.
Х 20 Скоростные бомбардировщики Гитлера Do 17 и Do 217/ Андрей Харук. — Яуза; ЭКСМО, 2012. — 96 с.

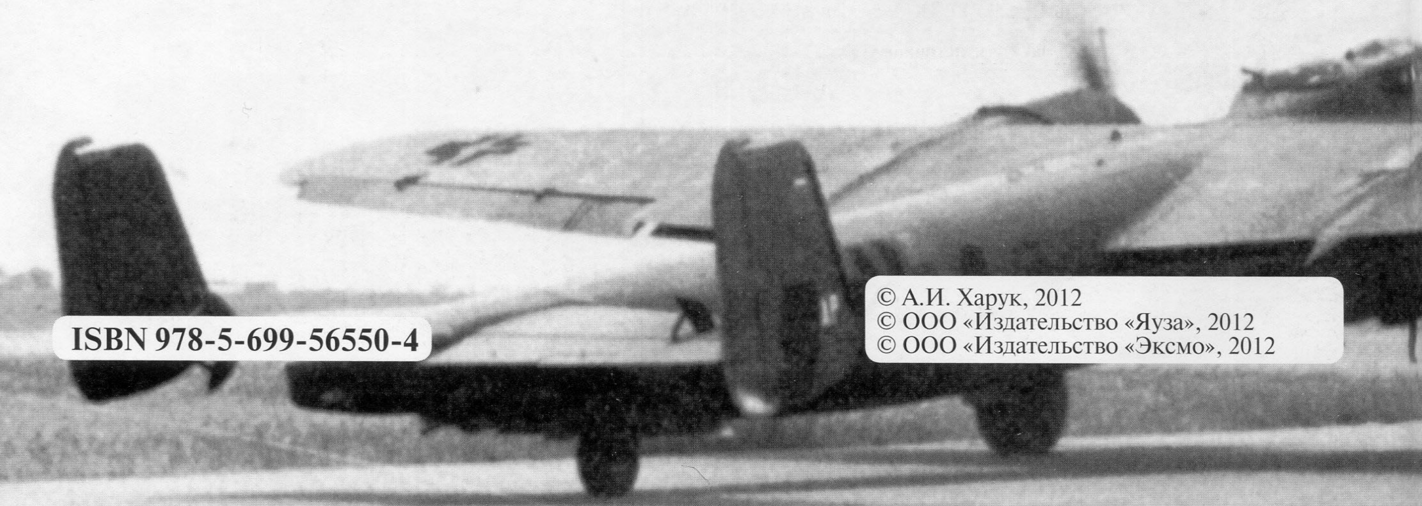
ISBN 978-5-699-56550-4

«Летающий карандаш» – так прозвали этот самолет на фронте за характерную форму фюзеляжа, а официально Do 17 именовался «скоростным бомбардировщиком» (SchnellKampfflugzeug). Авиаконструкторам прославленной фирмы «Дорнье» удалось доказать, что создание двухмоторного бомбардировщика с летными характеристиками истребителя является вполне реальной задачей – развивая в пологом пикировании скорость до 600 км/час, Do 17 стал настоящей сенсацией и произвел фурор на кольцевой авиагонке «Альпен Рундфлюг», обогнав всех соперников, даже истребители, ближайший из которых отстал от него на 5 минут!

Призванный поддерживать немецкие танковые клинья в их безудержном наступательном прорыве, Do 17 отличился в эпоху блицкригов, в Польше и Франции, в битве за Британию и операции «Барбаросса», по праву считаясь самым надежным бомбардировщиком Люфтваффе, а пришедший ему на смену Do 217 обладал еще лучшими летными данными, однако недостаточная грузоподъемность и закулисные интриги конкурентов из «Юнкерса» оттеснили этот выдающийся самолет на задний план. Однако именно «дорнье» стал провозвестником войн XXI века, впервые применив в боевых условиях высокоточное оружие, – радиоуправляемые планирующие бомбы, которыми 9 сентября 1943 года был потоплен линкор «Рома» и тяжело поврежден линкор «Италия».

Новая книга ведущего историка авиации воздает должное этим великолепным самолетам, едва ли не самым недооцененным в истории Второй мировой, которые использовались не только как бомбардировщики, но и в качестве разведчиков и ночных истребителей.

УДК 355/359
ББК 68



ISBN 978-5-699-56550-4

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие

Восстановление воздушной мощи Германии, планомерно осуществляемое еще с самого начала 30-х гг., изначально опиралось на концепцию, предусматривавшую явное доминирование бомбардировочной авиации. Созданный в 1931 г. Инспекторат авиации в программе развития этого вида вооруженных сил на 1932—1938 гг. (т.н. «мирный план»), разработанной под руководством оберста Гельмута Фельми (Helmut Felmy), предполагал, что доля бомбардировщиков в будущих люфтваффе составит 50 %. Эрхард Мильх (Erchard Milch), заместитель госсекретаря рейхсминистерства авиации, в июне 1933 г. представил на рассмотрение план создания т.н. «Ризико Люфтфлотте» (Risiko Luftflotte), основным постулатом которого было усиленное развитие бомбардировочной авиации в ущерб истребителям, — экономика Германии попросту не могла вынести одновременного массированного строительства всех родов авиации. С последующими поправками план Мильха предусматривал постройку до конца 1935 г. 400 бомбардировщиков. Но аппетиты германских военных росли, и уже в 1934 г. тот же Мильх разрабатывает новый, т.н. «Рейнский план», согласно которому предполагалось построить 872 бомбардировщика. А план № 1, одобренный в 1935 г., предусматривал постройку 3820 боевых самолетов, в т.ч. 1849 бомбардировщиков!

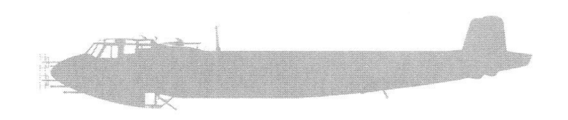


Гельмут Фельми

Вопрос о том, какие именно бомбардировщики следует строить, также был решен относительно быстро. На первых порах люфтваффе получали временное вооружение — переходные бомбардировщики вроде переоборудованных трехмоторных транспортников «Юнкерс» Ju 52/3m и довольно неуклюже выглядевших двухмоторных самолетов «Дорнье» Do 11 (изготовлено около 150 машин), Do 13 (примерно полтора десятка) и Do 23 (порядка 200 единиц). Предполагалось, что на смену им придет «Урал-бомбер» — тяжелый четырехмоторный бомбовоз дальнего действия. Широким фронтом велись и соответствующие проектные работы — так, «Дорнье» разрабатывала самолет Do 19, и даже начала постройку трех его прототипов, а конкурирующая фирма «Юнкерс» создала подобный Ju 89. Но после гибели 3 июня 1936 г. в авиационной катастрофе генерала Г. Вефера (H. Wever) — активного и влиятельного апологета тяжелой бомбардировочной авиации — работы по созданию «Урал-бомбера» сошли на нет, а саму программу вскоре официально закрыли. Вместо этого была предложена концепция двухмоторного скоростного бомбардировщика — Schnellbomber («Шнелльбомбер»). Этот класс самолетов активно пропагандировался германской прессой. Газеты писали, что, мол, другие страны строят «летающие крепости», вооруженные многочисленными пулеметами и пушками, но такое вооружение не гарантирует защиту от истребителей и зениток; сами же тяжелые бомбардировщики являются удобными мишенями для них. Стремление к увеличению дальности полета и бомбовой нагрузки клеймилось как глубоко ошибочное. При этом подчеркивалось, что главным «потребительским качеством» немецких конструкций является скорость, способная с лихвой компенсировать слабое оборонительное вооружение. В концепцию «Шнелльбомбера» с определенным допуском вписывались первые современные бомбардировщики люфтваффе — «Хейнкель» He 111 и «Юнкерс» Ju 86, но, пожалуй, наиболее полно она была воплощена в самолете «Дорнье» Do 17. Именно он показал ошеломляющие результаты во время испытаний и конкурсов. Пропаганда превозносила Do 17 как конструкцию, не имеющую аналогов в мире. Естественно, шумиха в прессе была направлена главным образом на обывателя, но ее влияние сказывалось и на военных и конструкторах, укреплявшихся в правоте своих решений.



Эрхард Мильх

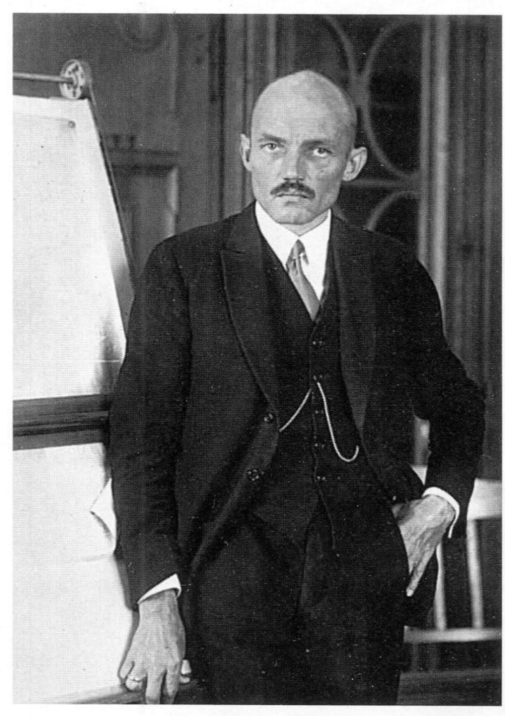


«Летающий карандаш»

Проектирование будущего Do 17 началось еще в веймарской Германии – в июле 1932 г. Бюро вооружений рейхсминистерства обороны выработало технические требования к скоростному двухмоторному пассажирскому самолету, который можно было бы переоборудовать для военных целей. Фирма «Дорнье» откликнулась на это предложение, и в начале 1933 г. на заводе в Манцелль-Фридрихсхафен был готов макет будущей машины в пассажирской конфигурации. Характерной чертой самолета был фюзеляж необычайно большого удлинения. Овальное его сечение в носовой части переходило в перевернутый треугольник в центральной секции и вновь в овал дальше к хвосту. Пассажировместимость требовалась весьма скромной – всего шесть человек (самолет предполагалось использовать на т.н. «экспресс-линиях», предназначенных для обслуживания бизнес-пассажиров, а не массового пассажиропотока). Но предельно ужатый фюзеляж не позволил даже такое небольшое число пассажиров разместить нормально: самолет получил две отдельные пассажирские кабины, разделенные лонжероном крыла. В первой из них находились два кресла, во второй – четыре (в два ряда спинками друг к другу). Для того чтобы занять свои места в тесных кабинах, пассажирам пришлось бы проявлять чудеса акробатики.

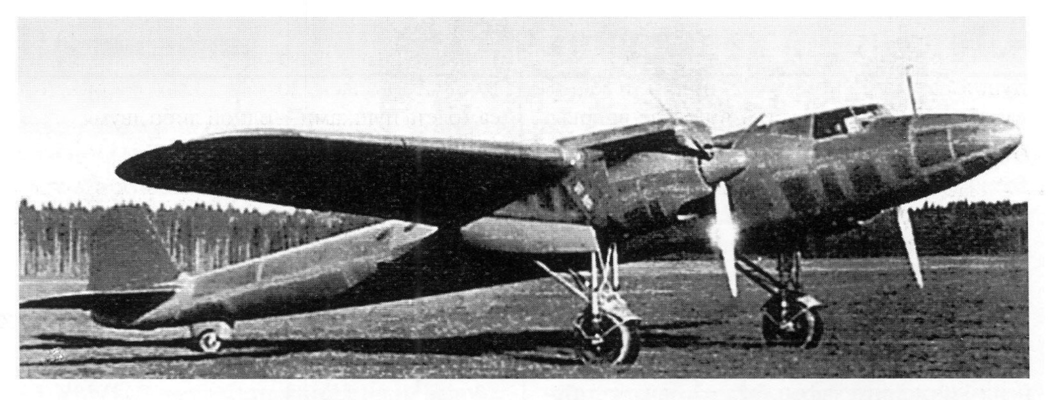
17 марта 1933 г. макет осмотрели представители Комиссариата воздушного транспорта, после чего было решено строить самолет в двух вариантах – пассажирско-почтовом «К» и т.н. «специального назначения» «SO» – под этим эвфемизмом скрывался бомбардировщик. Официальным основанием для заказа стал конкурс авиакомпании «Люфтганза» на скоростной пассажирский самолет, объявленный в 1933 г. 23 мая было получено письмо Э. Мильха, предписывающее постройку двух прототипов – гражданского и военного. Особо оговаривалось то, что обе машины должны быть максимально унифицированы. На них предполагалось установить моторы BMW VI, хотя конструкторы и предлагали более легкие и мощные двигатели французской фирмы «Испано-Сьюиза» HS 12. И хотя военные настояли на применении отечественной силовой установки, руководитель компании Клод Дорнье (Claude Dornier) 2 октября 1933 г. предложил построить третий прототип в пассажирском исполнении с моторами HS 12Ybrs. Уже 4 ноября эта машина была официально заказана, получив обозначение Do 17d. Прототип гражданского самолета с моторами BMW VI 6,0 (660 л.с.) теперь обозначался Do 17a, а военного с более мощными двигателями BMW IV 7,3 (700 л.с.) – Do 17c. Кроме того, для сравнения различных конструкторских решений на Do 17a решили применить двухкилевое оперение, довольно редко встречавшееся в то время, а на Do 17c – однокилевое.

Постройка трех прототипов велась практически параллельно. Правда, при этом в переговорах с рейхсминистерством авиации продолжали согласовывать различные технические детали, так что технические требования к Do 17 были окончательно утверждены лишь в июне 1934 г. В соответствии с ними, военные хотели получить скоростной высотный разведывательный самолет с возможностью применения в качестве бомбардировщика и оборонительным вооружением, ограниченным одним пулеметом. Создание такой машины, при-



Клод Дорнье (1884–1969 гг.)

Опытный Do 17с (Do 17V1), 1934 г.



званной заменить одномоторный дальний разведчик «Хейнкель» He 70, было признано более целесообразным, чем чистого бомбардировщика.

Согласование облика машины позволило в быстром темпе завершить постройку прототипа Do 17с (W.Nr. 256, гражданская регистрация D-AJUN). Он был принят технической комиссией 20 ноября 1934 г., а три дня спустя впервые поднялся в воздух, пилотируемый Эгоном Фатом (Egon Fath). Выполненный в военном варианте, самолет получил два асимметричных бомбоотсека на десять 50-кг бомб. Два топливных бака, расположенных в центроплане, вмещали по 500 л бензина. Экипаж состоял из трех человек. Пилот и штурман-бомбардир занимали места в носовой кабине, кабина стрелка-радиста находилась на уровне задней кромки крыла, между бомбоотсеками.

В феврале 1935 г. в связи с изменением порядка обозначения опытных самолетов Do 17с был переименован в Do 17V1. В том же месяце его испытания пришлось прервать из-за повреждения при посадке правой стойки шасси. 14 марта после ремонта машина вновь поднялась в воздух. А 18 мая 1935 г. вышел на испытания Do 17а, теперь обозначавшийся Do 17V2 (W.Nr. 257, D-AHAK). Эта машина отличалась увеличенной до 700 л емкостью каждого топливного бака и измененной кабиной экипажа: стандарты гражданской авиации требовали наличия двойного управления. Также установили радиооборудование гражданского образца. Исходя из опыта испытаний первого экземпляра, на втором попытались улучшить обзор из пилотской кабины, чуть приподняв фонарь. Пассажирские кабины на Do 17V2 отсутствовали – лишь на месте заднего бомбоотсека имелся грузовой отсек. Ну и, как уже отмечалось, от первого экземпляра эта машина отличалась двигателями и хвостовым оперением.

Оба первых Do 17 передали в испытательный центр люфтваффе в Рехлине, а в конце июня 1935 г. возвратили на завод в Фридрихсхафене для доработок: на самолетах переделали стабилизаторы и изменили угол установки основных стоек шасси. После этого самолеты вновь прибыли в Рехлин, но 8 августа Do 17V2 опять оказался на заводе – на этот раз пришлось увеличивать площадь килей. В обратном перелете в Рехлин машина показала выдающийся для своего времени результат, преодолев 680 км за 2 ч 3 мин со средней скоростью 326 км/ч. Максимальная же скорость, показанная на испытаниях, составляла 388 км/ч. Новое изделие «Дорнье» по этому параметру на голову превосходило другие немецкие самолеты и, что гораздо более важно – самолеты вероятных противников.

Испытания двух экземпляров, продолжавшиеся до конца августа, показали преимущество двухкилевого оперения. Было решено переделать соответствующим образом и Do 17V1, что и сделали в сентябре.

Самолеты ранних модификаций с двигателями BMW VI эксплуатировались в учебных частях вплоть до 1944 г. Этот Do 17F скапотировал на аэродроме Штраусберг в 1943 г.



А 4 октября 1935 г. эта машина впервые была продемонстрирована публично в ходе воздушного парада, приуроченного к празднику урожая. Именно тогда в прессе впервые появляется прозвище «Fliegende Bleistift» – «летающий карандаш», подчеркивающее характерные очертания нового изделия «Дорнье» с тонким вытянутым фюзеляжем.

Второй экземпляр самолета в течение месяца (с 8 октября по 7 ноября 1935 г.) проходил опытную эксплуатацию в «Люфтганзе», после чего его вернули в Рехлин. Первая машина тем временем продолжала испытательные полеты, но 21 декабря была разбита при посадке с остановившимся двигателем. Все три члена экипажа получили ранения, двое из них – тяжелые.

Постройка третьего прототипа – Do 17d (Do 17V3) – задерживалась из-за отсутствия двигателей. Весной 1935 г. рассматривались варианты установки на машину вместо планировавшихся французских моторов двигателей германского производства – BMW 116, Jumo L10, Sh 22C либо Sh22D. В конечном итоге, все они были отвергнуты по причине недостаточной мощности. Оставался только старый, проверенный BMW VI. Одновременно отказались и от гражданского назначения Do 17V3 – самолет должен был стать прототипом бомбардировщика. Для него подготовили макет новой носовой части фюзеляжа с окнами для бомбового прицела FL 260. Кроме того, исходя из опыта испытаний Do 17V1, сместили вперед кабину стрелка-радиста (ранее она находилась между 15-м и 17-м шпангоутами, теперь – 13-м и 15-м) и передний бомбоотсек (ранее – между 13-м и 15-м шпангоутами, теперь – между 9-м и 11-м). Рассматривалась возможность вооружения самолета пушками – одной либо двумя.

Самолет Do 17V3 (W.Nr.258, D-ABIH) впервые поднялся в воздух 19 сентября 1935 г. Эта машина, оборудованная двигателями BMW VI 7,3, с самого начала получила полный комплект военного оборудования, включая 20-мм пушку «Борзиг» LB 204 на подвижной установке KLs/A 17. В отличие от первых двух самолетов, Do 17V3 после цикла заводских испытаний отправили не в Рехлин, а в другой испытательный центр люфтваффе в Травемюнде для испытаний вооружения.

Для компенсации потери первого прототипа люфтваффе заказало еще одну опытную машину (W.Nr. 686, D-AJUN), получившую обозначение Do 17V1Ers (Ersatz – «замещающий»). Самолет, облетанный 13 июня 1936 г., имел двигатели BMW IV 7,3 и сильно измененную кабину экипажа, в которой рабочее место стрелка-радиста было сдвинуто вперед – еще больше, чем на Do 17V3. Теперь в соответствии с доминирующими в люфтваффе тенденциями весь экипаж самолета был сгруппирован в носовой части. Такое решение облегчало взаимодействие авиаторов в бою. Оборонительное вооружение состояло из 7,92-мм пулемета MG 15, установленного в каплевидном обтекателе над местом стрелка-радиста. В случае необходимости отражения атаки с нижней полусферы пулемет можно было переместить вниз – в этом случае огонь велся

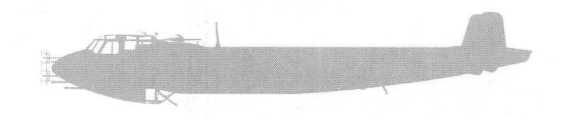
За «спиной» этого Do 17E можно разглядеть сразу троих его предшественников в бомбардировочной авиации люфтваффе: Ju 86 слева, Ju 52 по центру и Do 23 справа



через вырез в полу кабины. В таком виде Do 17V1Ers рассматривался как образец для серийных самолетов Do 17E.

Положительные результаты испытаний первых прототипов позволили рейхсминистерству авиации заказать 11 предсерийных самолетов, получивших индексы Do 17V4-V14. Поначалу предполагалось, что восемь из них будут выполнены в гражданском варианте, но к тому времени «Люфтганза» признала полную непригодность самолета для перевозки пассажиров, и все предсерийные машины построили в военном исполнении. В основном они соответствовали Do 17V1Ers, но при этом имели некоторые отличия в силовых установках и оборудовании. Краткие сведения о предсерийных машинах приведены в таблице.

	W.Nr.	**гражданская регистрация**	**дата первого полета**	
V4	654	D-AGYA	24.03.1936	испытывался в Травемюнде и Тарневице с пушкой LB 204
V5	655	D-AKOH	–	исходные двигатели BMW IV 7,3 вскоре после постройки самолета заменили HS 12Ykrs (770 л.с.). Показал скорость 391 км/ч
V6	656	D-AKUZ	12.10.1936	прототип варианта Do 17E-1
V7	657	D-AQYK	10.12.1936	изменены очертания носовой части (более закругленные). Прототип Do 17E-2
V8	658	D-AXUM	10.09.1936	прототип дальнего разведчика Do 17F-1. Затем переоборудован в прототип самолета Do 17M V1, получив двигатели DB 601A (1000 л.с.), новый заводской номер и гражданскую регистрацию (W.Nr. 691, D-AELE). В таком варианте впервые облетан 7.04.1937. Показал скорость на 80 км/ч больше стандартного Do 17E-1
V9	659	D-ABOY		прототип варианта Do 17E-1. Оставлен на предприятии, использовался в качестве испытательного, а затем связного
V10	666	D-AKKU	21.10.1936	прототип дальнего разведчика Do 17F-1
V11	681	D-ATYA	11.02.1937	прототип дальнего разведчика Do 17F-1. В дальнейшем переоборудован в прототип Do 17L V1.
V12	682	D-AKYL	–	использовался для испытаний двигателей DB 600C (1050 л.с.). В дальнейшем переоборудован в прототип Do 17L V2
V13	683	D-ATAH	–	двигатели DB 600C (1050 л.с.). Использовался для испытаний электрических бомбосбрасывателей, а затем служил в качестве разведчика в Fliegerstaffel Staaken («команде Ровеля»)
V14	684	D-AFUO	–	прототип дальнего разведчика Do 17F-1. Служил в Fliegerstaffel Staaken



Серийное производство и модификации

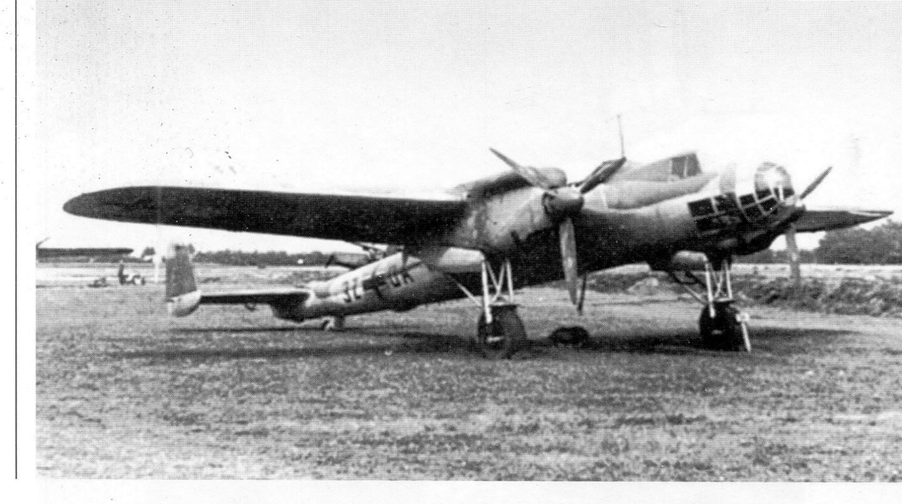
В марте 1936 г. началась подготовка к серийному производству самолетов Do 17. Согласно планам рейхсминистерства авиации, такие машины должны были строиться на заводах концерна «Дорнье» в Манцелле, Аллмансвейлере и Левентале. Кроме того, их должны были выпускать предприятия фирм «Хеншель» (Берлин-Шенефельд), «Зибель» (Галле) и «Гамбургер Флюгйойгбау» (Гамбург). После того, как стало ясно, что самолет попадет в серию, специалисты «Дорнье» существенно переработали его конструкцию в направлении повышения технологичности, разбив его узлы на отдельные компоненты. Тем самым не только облегчалась организация серийного производства с привлечением субподрядчиков, но и упрощался ремонт машин в полевых условиях. Внедрение Do 17 в серию стало первой серьезной программой немецкой авиапромышленности, предусматривавшей применение широкой кооперации, и послужило образцом для всех последующих подобных программ. В результате выпуск серийных машин начался уже в конце 1936 г.

Параллельно в серию внедрялись две модификации – бомбардировщик Do 17E-1 и разведчик Do 17F-1. Оба варианта комплектовались двигателями BMW IV 7,3 и отличались только оборудованием. На Do 17F-1 вместо бомбоотсеков устанавливались три аэрофотоаппарата для плановой съемки Rb 10/18, Rb 20/30 и Rb 50/30 и дополнительный топливный бак. Do 17E-1 мог нести до 500 кг бомб (10 SD 50, либо четыре SD 100 или же две SD 250), а в перегруз – до 750 кг, но при этом существенно уменьшалась дальность полета. Стрелковое вооружение обоих вариантов поначалу состояло из единственного пулемета MG 15 в верхней установке, но в ходе выпуска добавили второй такой же пулемет в нижней люковой установке.

В 1937 г. в производство внедряются несколько усовершенствованные варианты – бомбардировщики Do 17E-2, E-3 и разведчики Do 17F-2. Общий выпуск самолетов Do 17E/F составил 536 машин, из них 328 Do 17E и 77 Do 17F произвела фирма-разработчик. Несколько Do 17E-1 и E-2 использовались в испытательных программах, получив соответствующие обозначения «V». Сведения о них приведены в таблице внизу.

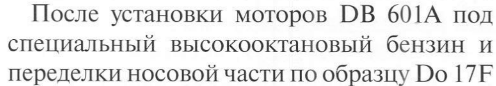
Самолеты Do 17E/F, несмотря на совершенные аэродинамические формы, отличались некоторым примитивизмом оборудования. Кроме того, устаревшие двигатели, тяжелые и относительно маломощные,

Do 17E-1 из штаба III/KG 77



		W.Nr.	
Do 17E-1	V15	816	получил дополнительное радиооборудование и пятиместную кабину. Использовался в учебных целях
	V16	839	предполагалось применение для испытаний моторов DB 600 и DB 601, но в конечном итоге остался со старыми двигателями BMW IV 7,3 и применялся для испытаний бомбосбрасывателей
	V17	801	использовался для испытаний радиооборудования и противообледенительных систем
Do 17E-2	V18	2021	использовались для испытаний двигателей BMW 132F
	V19	2022	
	V20	2031	использовались для испытаний двигателей Bramo 323 «Фафнир»
	V21	2032	

не позволяли в полной мере реализовать потенциал, заложенный в самолете. Преодолеть эти недостатки конструкторы постарались в следующем варианте – Do 17M. Прототипом для него послужил Do 17V8, в начале 1937 г. прошедший существенную переделку. На нем установили новые моторы DB 600, планер полностью обшили листовым дюралюминием «Дюраплат», применили электромеханический привод уборки-выпуска шасси, протектированные топливные баки, а за счет установки дополнительного бака в фюзеляже запас топлива довели до 1910 л. Кроме того, машина получила удлиненную носовую часть фюзеляжа. Получивший обозначение Do 17M V1 самолет вышел на испытания 7 апреля 1937 г.



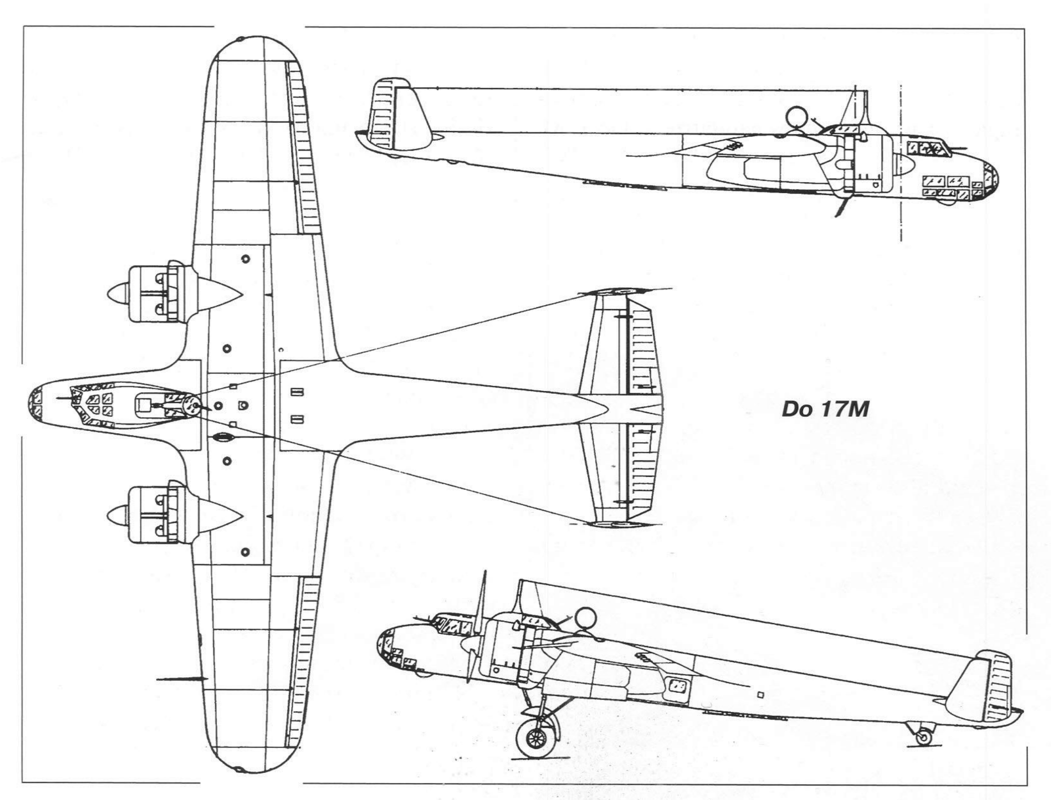
После установки моторов DB 601A под специальный высокооктановый бензин и переделки носовой части по образцу Do 17F машина Do 17M V1 приняла участие в IV Международном авиационном слете, проходившим в Цюрихе с 23 июля по 1 августа 1937 г. Пилотировали самолет сам генерал-оберст Э. Мильх и оберст-лейтенант Польте (Polte). В программе слета была кольцевая гонка «Альпен Рундфлюг», в которой Do 17M V1 победил в классе многоместных самолетов. Он преодолел дистанцию за 58 мин и 42,3 с, что соответствовало средней скорости 425 км/ч. При этом самолет оказался быстрее даже истребителей – ближайший соперник отстал от него на 5 минут!



Пилот и штурман Do 17M перед боевым вылетом согласовывают маршрут

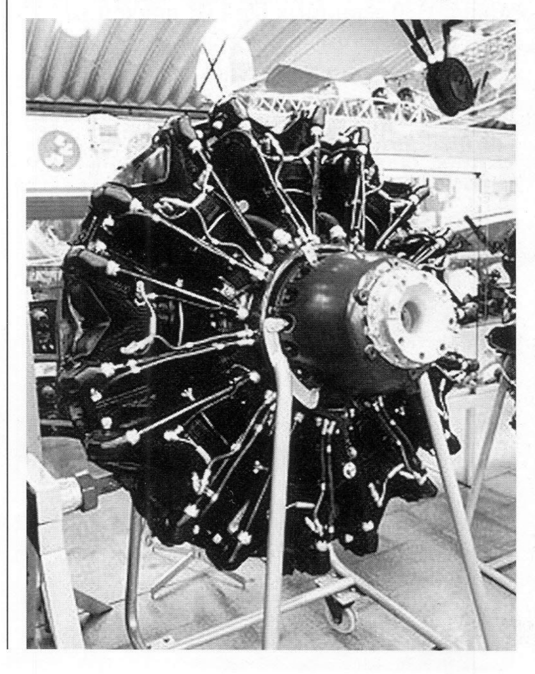
Успех в Швейцарии послужил катализатором мощной пропагандистской кампании в германской прессе. Газеты писали о «серийном» самолете, сознательно завышая его характеристики: говорилось даже о максимальной скорости 500 км/ч с бомбами массой 1000 кг и дальностью полета 2500 км. Сам же герой публикаций – самолет Do 17M V1 – после возвращения на родину возобновил испытательные полеты в Рехлине. В октябре 1940 г. его передали в Штаакен для испытаний автопилота K4ü, а позже в Айринге использовали для испытаний буксировки планеров DFS 230 на жесткой сцепке.

Двигатели «Даймлер-Бенц» на серийные Do 17M не попали – руководство рейхсминистерства авиации зарезервировало их для истребителей. Поэтому два следующих прототипа этого варианта бомбардировщика – Do 17M V2 (W.Nr. 692) и Do 17M V3 (W.Nr.693) – получили другие моторы: 9-цилиндровые радиальные воздушного охлаждения Bramo 323A «Фафнир» на первом и Bramo 323D – на втором. Do 17M V3 был признан пригодным для серийного производства, и люфтваффе заказало серию из 200 таких машин – все их выпустила фирма «Дорнье». Серийные Do 17M оборудовались двигателями Bramo 323A-1 мощностью 900 л.с. Оборонительное вооружение теперь состояло из трех пулеметов: был добавлен еще один MG 15, стреляющий вперед. Огонь из него вел штурман, правда, углы обстрела были очень ограничены. Этот пулемет можно было зафиксировать в неподвижном положении – тогда из него стрелял пилот, пользуясь кольцевым прицелом. Самолеты, остававшиеся в строю в первые месяцы войны, в полевых условиях дооборудовались еще одним-двумя дополнительными пулеметами. Бомбоотсек на



Do 17M удлинили вперед, обеспечив возможность подвески бомб общей массой до 1000 кг. Часть машин поздних выпусков, предназначенных для действий над морем, получили надувную спасательную шлюпку в отсеке перед верхней пулеметной установкой – такие самолеты обозначались Do 17M/U1. Наконец, несколько самолетов получили пылевые фильтры и аварийные комплекты для пустынной местности – их называли Do 17M/Trop. Один из серийных Do 17M осенью 1938 г. экспонировался на XVI Парижском авиасалоне. И хотя к тому времени самолет уже не представлял собой последнюю новинку, он вызвал значительный интерес у специалистов, отмечавших чистоту аэродинамических линий и технологичность изготовления, но выражавших сомнения в реальности заявленных летных характеристик.

По аналогии с парой «бомбардировщик/разведчик» Do 17E/F предполагалось создать и разведывательный вариант Do 17M. Но в отличие от старших «братьев-близнецов» их «младшие родственники» оказались не такими уж похожими. Дело в том, что моторы Bramo 323A-1 были чрезмерно «прожорливыми» для разведчика, и вместо них решили применить двигатели BMW 132N – менее мощные (865 л.с.), но более легкие и экономичные, снабженные трехлопастными винтами VDM большого диаметра (3,7 м). Разведывательный самолет, получивший обозначение Do 17P, имел четыре топливных бака (два в центроплане и два фюзеляжных) общей емкостью 2010 л. Стрелко-



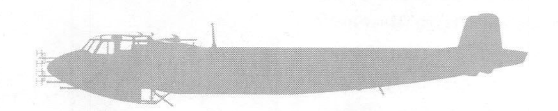
Двигатель Bramo 323

Этот Do 17E (W.Nr. 3003) использовался «командой Ровеля» для тайных разведывательных полетов над территорией СССР. 21 марта 1941 г. он совершил вынужденную посадку у Чекановца и был интернирован

вое вооружение соответствовало варианту Do 17M (и также подверглось усилению в начале войны), но бомбовое отсутствовало, не устанавливался и бомбовый прицел. Разведывательное оборудование состояло из аэрофотоаппаратов Rb 50/30 и Rb 75/30. Прототип Do 17P V1 (W.Nr. 2250) был облетан 18 июня 1936 г. Впоследствии изготовили 330 серийных Do 17P, причем «Дорнье» выпустил только восемь таких машин. Еще 149 единиц изготовил завод «Гамбургер Флюгцойгбау», 100 – «Хеншель» и 73 – «Зибель». Часть самолетов получили пустынное оборудование и обозначались Do 17P/Trop.

Своеобразной тупиковой ветвью оказался проект Do 17L, представлявший собой попытку создать четырехместный боевой самолет. По этой программе переоборудовали два предсерийных самолета, получивших обозначения Do 17L V1 и Do 17L V2. Но планировавшиеся для Do 17L двигатели DB 600, как уже отмечалось, были недоступными, и в конечном итоге от серийного выпуска этой модификации отказались.

Четыре самолета Do 17M все же получили двигатели «Даймлер-Бенц» – эти машины (W.Nr. 2194-2197) предназначались для Lichtbildungsstaffel Rowhel – «отряда Ровеля», занимавшегося тайными разведывательными полетами над сопредельными странами. Машины, обозначавшиеся Do 17R, были оборудованы моторами DB 601A и тремя АФА – двумя Rb 20/30 и одним Rb 50/30. Этот вариант оказался самым быстрым из всех Do 17 первого поколения – максимальная скорость достигала 532 км/ч. Потолок Do 17R, составлявший 8000 м, набирался за 16,6 мин, дальность полета была 2250 км.



Югославский вариант

В 1935 г. в Югославии приняли амбициозную программу модернизации ВВС, предусматривавшую закупку 495 новых боевых самолетов – 114 бомбардировщиков, 212 истребителей и 169 разведчиков. 15 апреля следующего года военное министерство создало конкурсную комиссию для выбора двухмоторного бомбардировщика. Непременным условием было оборудование машины двигателями «Гном-Рон» GR 14, лицензионное производство которых наладило предприятие ИАМ («Индустрия авионских мотора») в Раковице под Белградом. В течение короткого времени комиссия посетила Германию, Францию и Великобританию, ознакомившись с самолетами «Дорнье» Do 17E «Бреге» Br.462, «Марсель Блох» MB.174, «Потез» Po.630 и «Бристоль» «Бленхейм». Уже 12 июня 1936 г. победителем был объявлен немецкий самолет. С подачи У. Грина в литературе циркулирует мнение о том, что решающее влияние на югославский выбор оказало успешное участие самолета Do 17M V1 в цюрихских состязаниях. Но на деле выбор был сделан более чем за год до триумфа «Дорнье» в Швейцарии! Вероятно, не последнюю роль в этом сыграли прочные связи фирмы с Югославией, имевшие давнюю историю: уже в 1926 г. морская авиация этой страны начала получать поплавковые гидросамолеты Do D, затем поступили летающие лодки «Валь», а в начале 30-х гг. ВВС Югославии получили несколько трехмоторных бомбардировщиков Do Y. Да и с новейшим изделием «Дорнье» югославы были знакомы не понаслышке – их представители осмотрели один из первых прототипов Do 17V3 19 ноября 1935 г. – всего два месяца спустя после его первого полета. При этом поручик Дмитрий Кнеселач даже опробовал самолет в полете. Фирма отнюдь не собиралась лишаться своего традиционного контрагента!

События развивались быстро – 9 ноября 1936 г. подписали контракт на поставку 20 самолетов Do 17Ka-1 (встречающееся во многих публикациях обозначение Do 17Kb-1 не соответствует действительности и относится к машинам югославской постройки). Машины строились по образцу Do 17V8, отличаясь двигателями GR 14NO (980 л.с.) – так обозначался производимый в Югославии GR 14Kjrs. Первый самолет был поставлен полностью оснащенным (вооружение, радиосвязное и прицельное оборудование) согласно стандартам люфтваффе, остальные же поступали «голыми» и доукомплектовывались уже в Югославии. При этом устанавливались пулеметы бельгийского производства, чешские прицелы и АФА, германские радиостанции. Много пришлось повозиться с подбором винтов изменяемого шага. Испытали изделия трех фирм – итальянской «Пьяджо», французской «Ратье» и германской VDM. Продукцию с Апеннин сразу забраковали. Французские пропеллеры обеспечивали немногим лучшие характеристики, чем VDM, но были существенно дороже. В конце концов, лишь один самолет укомплектовали винта-



Югославский Do 17Ka-2

Do 17Ka-2, разбившийся при посадке на аэродром



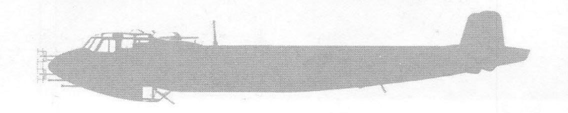
ми «Ратье», а остальные получили изделия германской фирмы.

Производство серии Do 17Ka-1 (W.Nr. 2381-2400) развернулось в начале 1937 г., а на летные испытания первый из них вышел 6 октября. Уже 25 октября машину перегнали в Югославию, на аэродром Земун. Поставки самолетов завершились весной следующего года. На проходившей 28 мая – 13 июня 1938 г. в Белграде I Международной авиационной выставке экспонировались два Do 17 – последний Do 17Ka-1 и прибывший из Германии Do 17V7.

Два десятка новых бомбардировщиков отнюдь не могли удовлетворить нужды югославских ВВС. 18 марта 1938 г. с «Дорнье» подписали очередной контракт, предусматривавший поставку 16 самолетов, причем в двух модификациях: 14 Do 17Ka-2 (W.Nr. 2461-2474) и два Do 17Ka-3 (W.Nr. 2475 и 2476). Кроме того, еще один самолет (W.Nr. 2460) фирма поставила в качестве компенсации за разбившуюся машину из первой партии. Поставки этих самолетов завершились в апреле 1939 г. Вариант Do 17Ka-2 отличался от первой югославской модификации лишь размером и расположением верхней пулеметной установки. А вот Do 17Ka-3 во многом соответствовал более современной немецкой модификации Do 17M. Именно он рассматривался в качестве образца для лицензионного производства. Соответствующий контракт был подписан 27 июня 1938 г. Он предусматривал выпуск 36 самолетов на предприятии ДФА («Државна фабрика авиаона») в Кральево со сроком поставки до конца 1940 г. Но даже к моменту гитлеровской агрессии контракт выполнен не был – ДФА изготовила 33 Do 17K.

Самолеты югославского производства делились на три серии – Do 17Kb-1 (16 единиц), Kb-2 (10) и Kb-3 (10). Машины первых двух серий отличались от германских Do 17Ka-3 лишь незначительными деталями, а на Do 17Kb-3 внедрили ряд усовершенствований – укороченные капоты двигателей, асимметричный козырек пилотской кабины, новый полусферический плексигласовый фонарь верхней стрелковой установки и пр. Доработкой самолетов руководил инженер Бора Петрович.

19 октября 1940 г. было подписано предварительное соглашение о сборке в Югославии еще 40 Do 17Ka-3, но вскоре этот заказ был переоформлен на Do 215. Таким образом, ВВС Югославии получили в общей сложности 70 Do 17K – 37 поставленных из Германии и 33 собранных по лицензии.



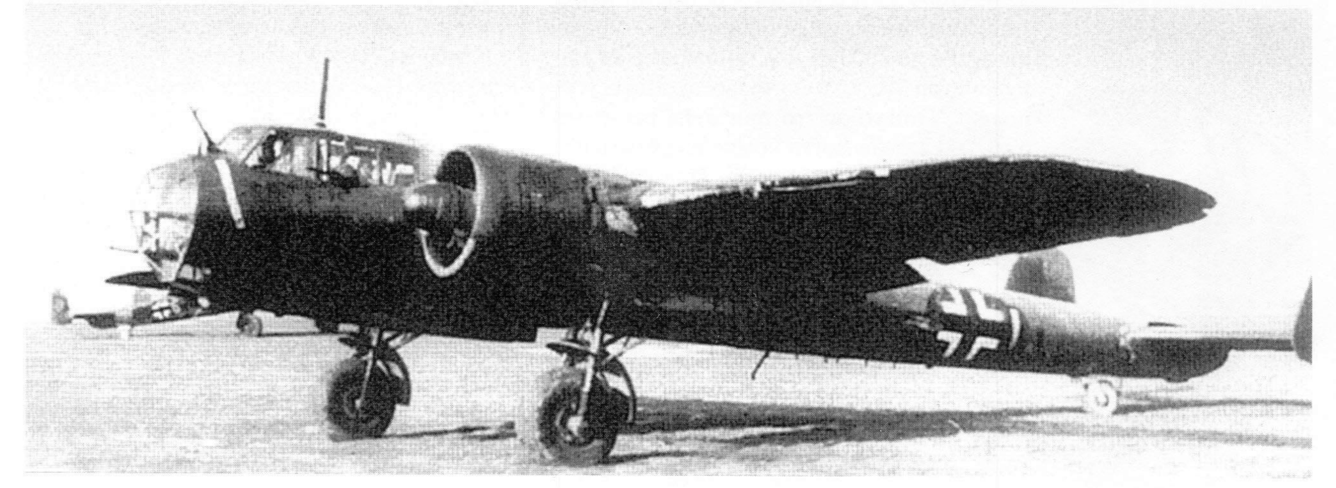
Второе поколение

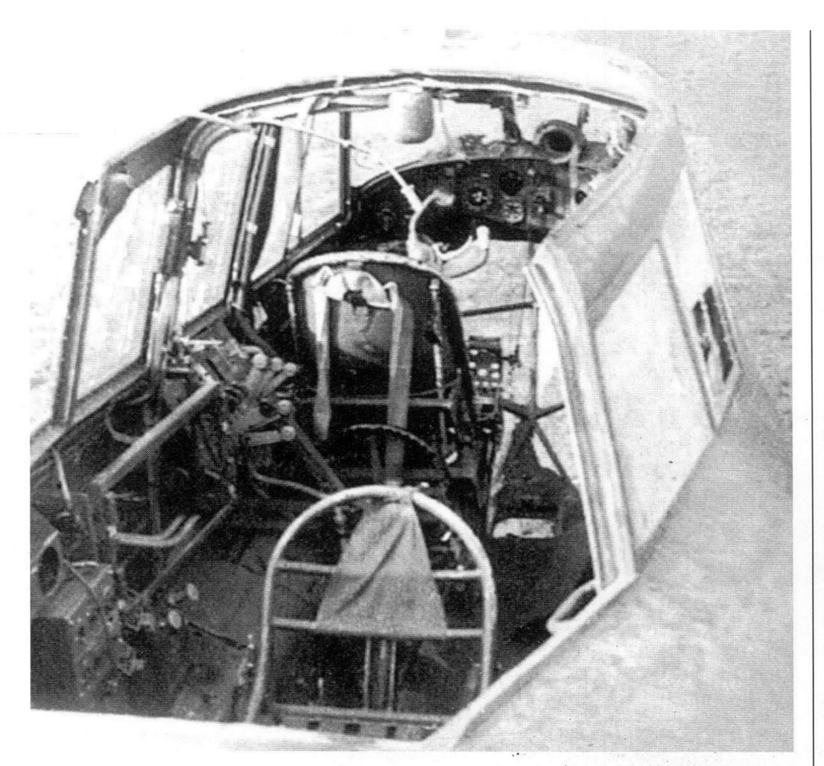
Опыт войны в Испании показал, что скорость отнюдь не является для бомбардировщиков гарантией выживания – требовалось усилить их оборонительное вооружение, прежде всего, в нижней полусфере. Имелась в виду не только установка дополнительных стволов, но и увеличение углов обстрела пулеметов. Германские конструкторы нашли выход в применении т.н. Waffenkopf, или «вооруженной головы» – увеличенной кабины экипажа, выступающей сверху и снизу за контуры фюзеляжа. Такое решение позволяло сосредоточить экипаж в одной кабине – «чувство локтя» считалось особо важным в бою, а также свести к минимуму мертвые зоны стрелковых установок. Кроме того, увеличенная кабина позволила включить в состав экипажа четвертого члена – бортстрелка, обслуживающего нижнюю установку. В прежних вариантах Do 17 единственный стрелок-радист в случае атаки истребителей с двух направлений буквально разрывался между верхней и нижней установками.

Новая кабина впервые была опробована на самолетах Do 17S-0, первый их которых вышел на испытания весной 1938 г. Самолеты этой серии рассматривались как предсерийные образцы новых разведчиков. У Do 17S-0 нижнюю часть кабины сделали более выпуклой и удлинили до крыла, приподняли и верхнюю часть – теперь блистер верхней пулеметной установки представлял собой одно целое с богато остекленным фонарем летчика. Остекление кабины бомбардира сделали «фасеточным» – из плоских панелей небольшого размера для избегания искажений. И хотя фюзеляж по-прежнему оставался относительно тонким, с новой кабиной самолет уже не напоминал «летающий карандаш». Изменился вход в кабину: вместо квадратной боковой дверцы, которая досталась боевому самолету от его гражданского прототипа и требовала приставной лестницы, был сделан люк в полу кабины. Забираться внутрь, равно, как и покидать самолет, стало удобнее. В серию Do 17S не попал – на нем устанавливались двигатели DB 600G, которые, как уже упоминалось, были зарезервированы для истребителей. Та же судьба постигла вариант Do 17U – самолет-целеуказатель для наводки бомбардировщиков. Машина отличалась экипажем из пяти человек, включая двух радистов. Но из-за примененных двигателей DB 600A построили всего полтора десятка таких самолетов – три Do 17U-0 и 12 Do 17U-1.

Естественным путем решения проблемы являлось применение на самолетах с новой носовой частью старых двигателей, в принципе, подходивших по мощности. Так появился вариант Do 17Z с кабиной от Do 17S, но с моторами Bramo 323. Прототип Do 17Z V1 (W.Nr. 2180, D-ABVO) вышел на испытания 1 марта 1938 г. Осенью того же года выпустили предсерийную партию Do 17Z-0, и сразу же вслед за ней пошла серия Do 17Z-1. Такие самолеты комплектовались 900-сильными моторами Bramo 323A-1 – такими же, как на Do 17M. Но масса нового варианта возросла в связи с увеличением экипажа и

Полностью окрашенный в черный цвет самолет Do 17Z-2 из состава эскадры KG 2





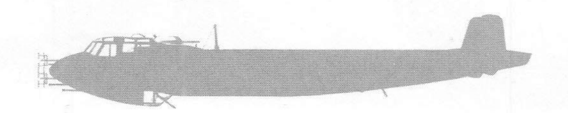
Кабина Do 17Z

установкой дополнительного оборудования и вооружения (Do 17Z-0 имели три пулемета MG 15 – в верхней и нижней линзовых установках, а также в носовой части; на Do 17Z-1 добавили еще один пулемет, стреляющий вперед). Возросло и лобовое сопротивление новой кабины. Поэтому для удержания в приемлемых пределах скорости и дальности полета массу бомбовой нагрузки пришлось ограничить всего 500 кг. Естественно, такой скромный показатель уже не устраивал люфтваффе, и в 1939 г. начался выпуск варианта Do 17Z-2. На нем применили чуть более мощные движки Bramo 323P (1000 л.с.) с двухскоростными нагнетателями, вновь увеличили массу бомбовой нагрузки до 1000 кг и установили еще пару пулеметов MG 15 в бортовых оконных установках. Понятно, что прибавка каких-нибудь 200 л.с. не могла компенсировать очередное возрастание массы. Пришлось пожертвовать запасом топлива – боевой радиус самолета с полной нагрузкой не превышал 330 км.

Все предыдущие серийные варианты Do 17 были «парными» – параллельно строились бомбардировщики и разведчики. В новом поколении также присутствовал разведывательный вариант – Do 17Z-3. Машина, собственно, представляла собой разведчик-бомбардировщик – на ней сохранили задний бомбоотсек с возможностью подвески до 500 кг бомб, а вместо переднего установили дополнительный топливный бак емкостью 895 л. Увеличенные размеры кабины позволили разместить фотооборудование в ней, а не в бомбоотсеке. Большой АФА Rb 50/30 находился в задней части кабины. Его объектив выступал сразу позади нижней пулеметной установки. Менее габаритный Rb 20/30 установили на входном люке – при открывании последнего аэрофотоаппарат вместе с ним откидывался наружу. Но построили всего 22 Do 17Z-3 – к 1939 г. предполагалось, что отряды дальней разведки будут перевооружены соответствующими модификациями Bf 110 и Ju 88.

Объем выпуска бомбардировочных вариантов Do 17Z составил около 500 единиц (известно, что в течение 1939–1940 гг. выпустили 475 таких самолетов, но не установлены точные цифры выпуска в 1938 г.). В это число, помимо Do 17Z-1 и Do 17Z-2 вошли еще два варианта, построенные в небольших количествах: учебный Do 17Z-4 с двойным управлением и предназначенный для действий над морем Do 17Z-5 со спасательной надувной шлюпкой, как у Do 17M/U1.

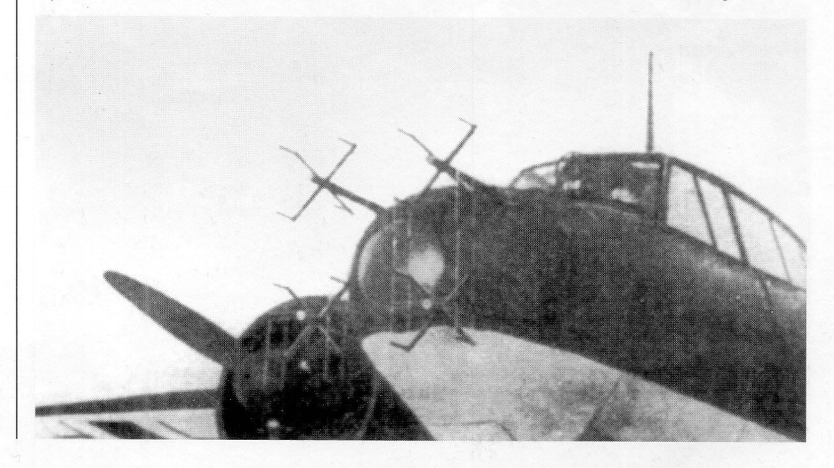
Несмотря на то, что летный и обслуживающий персонал авиачастей очень хорошо отзывался о новом Do 17Z, руководство люфтваффе смотрело на будущее этого самолета скептически. Дело в том, что для горизонтального бомбардировщика Do 17Z обладал не слишком большой бомбовой нагрузкой. В этом его существенно превосходил He 111. Но Do 17 не был рассчитан и для пикирующего бомбометания. В этом, а заодно и в скорости, его превосходил Ju 88. Поэтому к концу 1939 г. производство Do 17Z начинает сокращаться, а в 1940 г. полностью прекращается.



«Сычи»

Активизация в мае 1940 г. ночных налетов британских бомбардировщиков на объекты на территории Германии (хотя и производимых относительно небольшими силами, но оказывавших значительное психологическое и пропагандистское воздействие) вынудила командование люфтваффе со всей серьезностью отнестись к проблеме ПВО страны. И если зенитная артиллерия была к тому времени довольно многочисленной и сносно организованной, то ночные истребительные части были сущей импровизацией – они насчитывали лишь несколько отрядов, вооруженных одномоторными истребителями. В экстренном порядке к июлю 1940 г. сформировали первую группу ночных истребителей, вооруженную наспех приспособленными для этих целей «церштёрерами» Bf 110C. Но дальность действия этих самолетов позволяла эффективно действовать лишь над своей территорией. По задумке же оберста Йозефа Каммхубера (Josef Kammchuber), возглавившего части ночных истребителей, его самолеты должны были действовать и в наступательном ключе, осуществляя ночные рейды на базы бомбардировщиков в Восточной Англии. Разработка подобного тяжелого истребителя дальнего действия велась еще с 1939 г. на базе нового бомбардировщика Ju 88, а в 1940 г. аналогичное задание получила и фирма «Дорнье». При этом изначально ночной истребительный вариант самолета Do 17Z рассматривался как своеобразный «эрзац», поскольку серийное производство базовой машины уже сворачивалось. Поэтому заказ на истребители составил всего десять единиц.

За основу при проектировании истребительного варианта, получившего обозначение Do 17Z-7 «Кауц» («Сыч»), был принят разведчик Do 17Z-3: его дополнительный топливный бак обеспечивал необходимую дальность, а наличие заднего бомбоотсека позволяло атаковать вражеские аэродромы не только стрелковым оружием, но и бомбами. Переделка была очень проста: к фюзеляжу Do 17Z-3 пристыковали носовую часть от Ju 88C-2 с 11-мм бронеперегородкой и неподвижным вооружением из 20-мм пушки MG FF и трех 7,92-мм пулеметов MG 17 – благо, сечение фюзеляжей обеих машин было одинаковым. Экипаж теперь состоял из трех человек – пилота, стрелка-радиста и бортстрелка. В обязанности последнего входила перезарядка пушки MG FF, имевшей магазинное питание. Однако Do 17Z-7 так и остался в единственном экземпляре – конструкторы «Дорнье» сочли нос «Юнкерса» не слишком подходящим. Остальные девять самолетов, обозначавшиеся Do 17Z-10 «Кауц» II, получили новую носовую часть, в которой размещалось усиленное вооружение: две пушки MG FF и четыре пулемета MG 17. Экипаж, как и на предшественнике, состоял из трех человек. Кроме стрелкового вооружения, «Кауц» II получил и средство обнаружения целей в ночных условиях – инфракрасный детектор Spanner-Anlage («сапожная колодка»), позволяющий обнаруживать самолеты по горячим выхлопным газам. Данные с «сапожной колодки» отображались на экране Q-Rohr («Q-трубка»), установленном перед левой частью козырька кабины летчика. Несмотря на то, что с помощью инфракрасного индикатора невозможно было отличить вражеский самолет от своего, посредством Spanner-Anlage удалось добиться определенных успехов. Некоторые источники упоминают о том, что, по крайней мере, часть Do 17Z-10 позже получили радары FuG 212 «Лихтенштейн» С-1.



Антенна РЛС FuG 212 истребителя Do17Z-10 «Кауц» II

С прицелом на внешние рынки

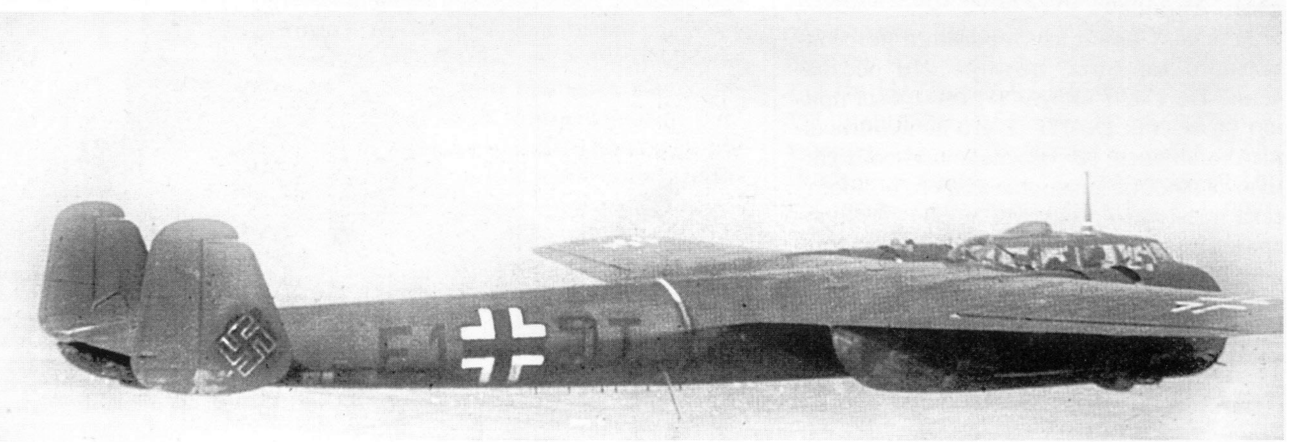
Экспортный успех, достигнутый ранним Do 17 в Югославии, побудил руководство «Дорнье» предложить потенциальным покупателям экспортный вариант Do 17Z. Рейхсминистерство авиации не возражало, выделив для нового самолета отдельное обозначение – Do 215. Смысл этого переименования не вполне понятен – ведь самолет принципиально не отличался от Do 17Z, разница была лишь в типе установленных двигателей. Возможно, это был своеобразный «маркетинговый ход» со стороны производителя.

В качестве прототипов Do 215 использовали три самолета Do 17Z-0 из предсерийной партии. Насчет первого из них – Do 215V1 (D-AAIV) – полной ясности нет. Из одних источников можно сделать вывод, что все изменения свелись к переобозначению машины. Другие же указывают, что исходно стоявшие на самолете моторы «Фафнир» были заменены двигателями BMW 132N. Этот образец использовался для демонстрационных полетов. А вот вторая машина, Do 215V2 (D-AIIB), имела уже вполне конкретного адресата – Югославию. Поэтому ее оборудовали моторами «Гном-Рон» GR 14NO. Результаты испытаний Do 215V2 оказались разочаровывающими – ведь масса самолета увеличилась по сравнению с Do 17K, а двигатели остались теми же. Соответственно, летные данные снизились, и заказа со стороны югославского правительства на такие машины не последовало. Вместо этого было подписано соглашение о сборке в Югославии на ДФА 40 самолетов Do 215 с двигателями Jumo 211, но поставки комплектующих для них начались лишь в апреле 1940 г. К моменту нападения Германии ни один югославский Do 215 даже не был начат сборкой.

Третий образец, Do 215V3, вышедший на испытания весной 1939 г., получил моторы «Даймлер-Бенц» DB 601A (1075 л.с.). Такое решение выглядит довольно нелогичным – с одной стороны, Do 17 для люфтваффе не получали двигатели «Даймлер-Бенц» в связи с их резервированием для истребителей, с другой – они были допущены для экспорта! В ходе испытаний этот самолет показал существенное улучшение летных характеристик по сравнению с базовой машиной,



Носовая часть Do 17Z



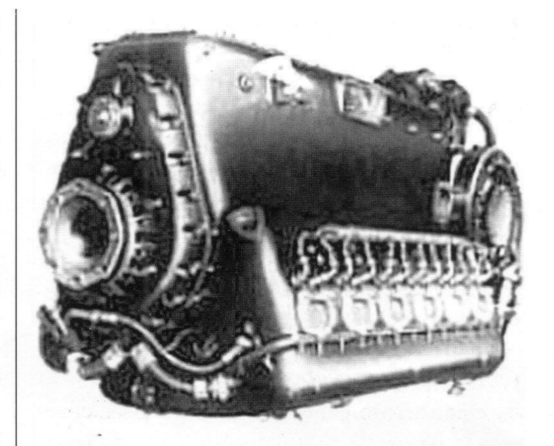
Do 17Z-2 из отряда 9./KG 76. Осень 1940 г.

а в последние предвоенные месяцы демонстрировался нескольким иностранным делегациям. Но заключить контракт удалось лишь осенью 1939 г., когда в Европе уже шла война. После того, как французское правительство расторгло контракт на поставку ВВС Швеции бомбардировщиков «Бреге» Br.694, скандинавы обратились к Германии, заказав 18 самолетов Do 215A-1. Машины шведского заказа представляли собой бомбардировщики с экипажем из четырех человек и бомбовой нагрузкой 1000 кг. Пулеметы предполагалось установить уже в Швеции. Сборка машин началась в конце 1939 г., но в Швецию они так и не попали – на самолеты «наложили лапу» люфтваффе. Сразу же началась переделка бомбардировщиков в дальние разведчики, получившие обозначения Do 215B-0 (три самолета) и B-1 (15 единиц). Оборонительное вооружение этих машин соответствовало варианту Do 17Z-0 и состояло из трех пулеметов MG 15. Уже в январе-феврале 1940 г. самолеты передали в разведывательную группу главнокомандования люфтваффе Aufkl.Gr./Ob.D.L. – бывшую «команду Ровеля».

Обозначение Do 215B-2 получил бомбардировочный вариант для люфтваффе, так и воплощенный в метал. А под индексом Do 215B-3 построили два самолета для СССР, закупленных в числе других машин советской комиссией весной 1940 г. После сборки одну из машин на Центральном аэродроме столицы приняли представители НИИ ВВС и 9 мая перегнали в Чкаловскую для проведения летных испытаний. Ведущими по машине назначили инженера Н.С.Куликова, летчика А.К.Долгова и штурмана Соколова.

По мнению советских специалистов, самолет оказался прост в пилотировании, обладал отличным обзором, а оборудование для «слепых» и ночных полетов позволяло эксплуатировать его в любое время суток и в сложных метеоусловиях. Винтомоторная группа работала отлично. Особой похвалы заслужили флюгерные воздушные винты – на советских самолетах они отсутствовали. Перевод винта во флюгерное положение в случае остановки одного мотора давал прибавку в скорости около 20 км/ч по сравнению с авторотирующим винтом и допускал полет на высотах до 2000 метров. При пользовании триммером руля поворота нагрузка на ногу снималась полностью, обеспечивая полет на одном моторе с брошенным ножным управлением. При этом самолет легко выполнял развороты в обе стороны с креном 15–20°.

Испытатели отмечали надежную работу системы уборки и выпуска щитков и шасси. Положительных откликов удостоилось и сосредоточение всего экипажа в одной кабине – это позволяло осуществлять непос-



Двигатель «Даймлер-Бенц» DB 601A



Члены советской делегации осматривают один из закупленных в Германии самолетов Do 215B-3. У самолета стоят торговый атташе советского посольства в Германии В.К. Михин, заместитель Наркома авиационной промышленности А.С. Яковлев и генерал И.Ф. Петров, заместитель начальника ЦАГИ

редственную связь друг с другом и гарантировало взаимопомощь в трудную минуту. Устойчивость машины относительно трех осей на всех режимах горизонтального полета, набора высоты и планирования была отличная. Самолет допускал виражи с креном до 60°. На высоте 1400 метров на выполнение правого виража затрачивалось 33 с, что почти в два раза больше, чем у истребителя. Посадка на Do 215 была простой: он хорошо садился на три точки и сохранял направление движения на пробеге. Застекленный нос способствовал превосходному обзору вперед, вниз, в стороны и назад. В отчете по летным испытаниям отмечалось: «При наличии хорошего обзора и совместном расположении всего экипажа противник может быть быстро обнаружен и весь состав экипажа извещен моментально»

Воздушные бои бомбардировщика с истребителями И-16 и И-153, проведенные в ходе испытаний, показали, что «использование оружия передней огневой точки возможно при атаках только спереди прямо по курсу или сверху под углом не более 20°, а также спереди справа и спереди, справа, слева под углами не более 15–20°. Невозможна стрельба при атаках спереди снизу... Взаимодействие огня при атаках в передней полусфере передней и задней огневых точек самолета невозможно. При выходе истребителя из атаки к хвосту самолета До-215 возможна кратковременная стрельба из верхней задней или люковой установки. Использование оружия верхней, задней и люковой огневых точек возможно при всех атаках в задней полусфере. Однако обстрел ограничен...

При атаках одиночного До-215 наиболее уязвимыми и необороняемыми секторами являются:

– спереди полностью левый нижний сектор и справа сверху и снизу под углами более 20°;

– сзади непосредственно под хвостом от стабилизатора и ниже до 25–30°.

В указанных секторах атакующий истребитель не может быть обстрелян ни одной из стрелковых установок. Благодаря размещению летчика в передней кабине и в непосредственной близости от штурмана, наличию отличного обзора вперед и специального визира условия наводки самолета на цель для бомбометания отличные. Выполнение штурманских задач обеспечено наличием хорошего аэронавигационного оборудования. Самолет До-215 с успехом может выполнять разведывательные задачи, как визуальным способом, так и с применением аэрофотосъемки».

Общая высокая оценка Do 215, данная советскими специалистами, соответствовала и мнению германских военных. «Дорнье» получила указание продолжить производство самолета в разведывательном варианте, и в марте 1940 г. начались поставки модификации Do 215B-4. Такой самолет-разведчик отличался от первых модификаций Do 215B усиленным вооружением из шести 7,92-мм пулеметов: двух в носовой части, двух в боковых окнах и по одному в верхней и нижней установках. Фотокамеру Rb 50/30 перенесли из хвостовой части кабины под нижнюю стрелковую установку, прикрыв обтекателем, а Rb 20/30 по-

Один из двух закупленных СССР самолетов Do 215B-3 на аэродроме НИИ ВВС. 1940 г.





Разведчик Do 215B-4. Хорошо виден открытый входной люк

прежнему монтировалась на входном люке. Так же, как и на Do 17Z-3, на Do 215B-4 сохранили задний бомбоотсек, что позволяло брать до 500 кг бомб, а вместо переднего установили 900-л топливный бак. Производство Do 215B-4 велось небольшим темпом до начала 1941 г., доведя общий объем выпуска Do 215B до 101 (по другим данным, 105) единиц. Все они были собраны на заводе «Дорнье» в Оберпфаффенхофене.

Успешное создание дальнего ночного истребителя Do 17Z-10 побудило переоборудовать в истребитель и Do 215B. Так появился вариант Do 215B-5 «Кауц» III, представлявший собой Do 215B-4 с носовой частью от «Кауца» II. В истребительном варианте достроили в начале 1941 г. последние 20 Do 215B-4. Наступательное вооружение самолетов состояло из двух 20-мм пушек MG FF и четырех 7,92-мм пулеметов MG 17, оборонительное – из верхнего и нижнего пулеметов MG 15. Самолеты снабжались инфракрасными детекторами Spanner-Anlage, но в июле 1941 г. один из самолетов оборудовали предсерийным образцом РЛС FuG 202 «Лихтенштейн» B/C фирмы «Телефункен». Станция, работавшая на частоте 490 МГц, имела минимальную дальность обнаружения воздушной цели 200 м и максимальную – 4 км. Войсковые испытания показали существенно возросшую по сравнению с теплопеленгатором эффективность нового устройства, но потребовалось около года, чтобы радары получили все Do 215B-5, находившиеся в строю.

В единственном экземпляре был построен высотный разведчик Do 215B-6 с двигателями DB 601T, снабженными турбокомпрессорами TK 9A. Турбокомпрессоры с лобовыми воздухозаборниками устанавливались сверху над двигателями, из-за чего мотогондолы приобрели характерные «горбатые» очертания. Масса самолета возросла до 9605 кг. Теоретически новая силовая установка обеспечивала потолок 11000 м, но на практике добиться ее надежной работы так и не удалось, и вскоре программу доработки Do 215B-6 закрыли.

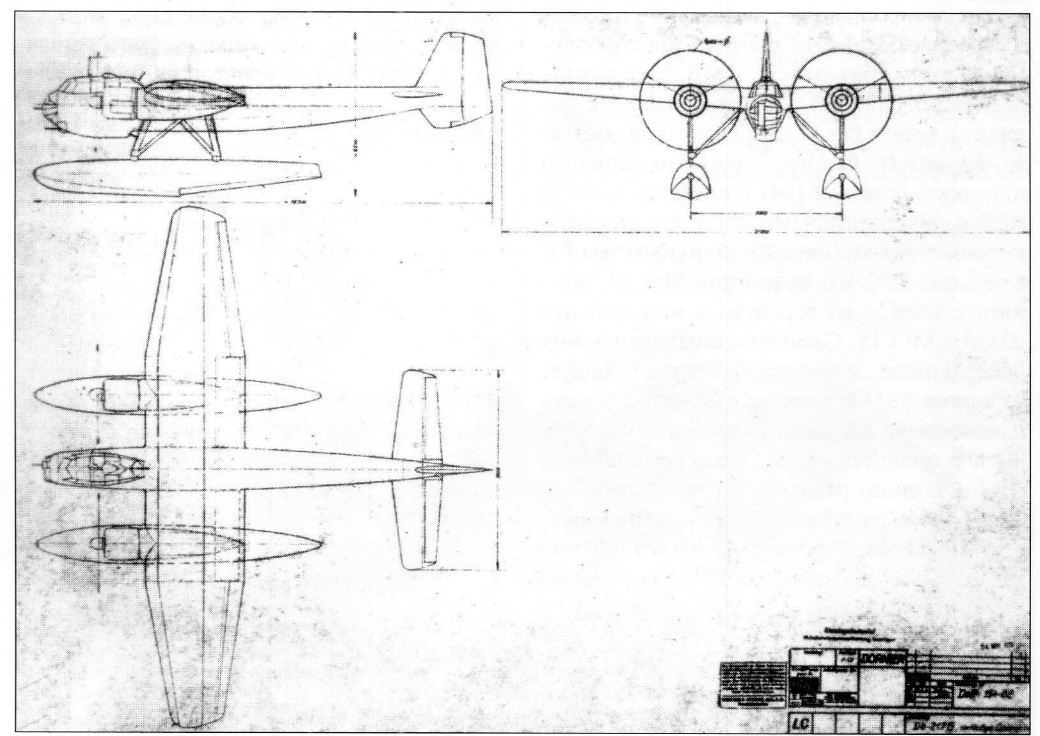


Этот Do 215B был личным самолетом Э. Мильха

Как из бомбардировщика едва не получился гидроплан

Хотя 1937 г. стал триумфальным для Do 17, конструкторы «Дорнье» прекрасно понимали, что для сохранения завоеванного места на рынке бомбардировщиков нужно будет в самом ближайшем будущем предложить новую конструкцию с еще более высокими летными данными. Проект самолета, призванного заменить «летающий карандаш», начал разрабатываться летом 1937 г. в инициативном порядке – при отсутствии заказа со стороны рейхсминистерства авиации. Главными требованиями к новой машине стали увеличение боевой нагрузки и дальности полета, а также обеспечение простоты в производстве и технологической преемственности с Do 17. «Летающий карандаш» рождался еще в условиях, когда считалось необходимым соблюдение определенных «приличий» – ограничений Версальского договора, что и обусловило его изначально гражданское обозначение и накладывало определенные ограничения на проектировщиков. Новая же машина создавалась в совершенно иной политической обстановке, когда Третий рейх уверенно готовился к войне и руки у конструкторов были развязаны.

Планер новой машины, получившей обозначение Do 217. был несколько увеличен по сравнению с Do 17 – фюзеляж удлинили на 1,42 м, размах крыла увеличился на 1,15 м. Конструкторы, сохранив от предшественника общую схему высокоплана, отказались от «зализов» в местах сочленения крыла и фюзеляжа, считая, что новые, более мощные двигатели с лихвой компенсируют некоторое ухудшение аэродинамики. Учитывая опыт Do 17, для которого далеко не всегда удавалось получить оптимальные моторы, для Do 217 предусмотрели возможность установки двигателей четырех типов: DB 601B или Jumo 211 жидкостного охлаждения либо Bramo 329 или же BMW 139 – воздушного. Изначально проектировались три специализированных варианта Do 217. Два из них были вполне традиционными и известными по Do 17: бомбардировщик и разведчик. В бомбардировочном варианте самолет мог нести на внутренней подвеске до 1500 кг боевой нагрузки – две 500-кг и десять 50-кг бомб. Разведчик оборудовался тремя аэрофотоаппаратами: два Rb 50/30 устанавливались в центроплане (перед пе-

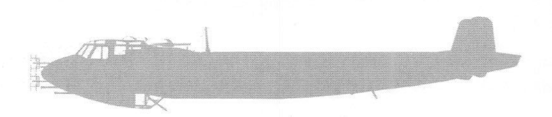


Проект двухпоплавкового гидросамолета Do 217G
Копия подлинного чертежа

реднимлонжероном), а один Rb 20/30 – в заднем бомбоотсеке. В переднем бомбоотсеке можно было при этом установить дополнительный топливный бак или же подвесить бомбы. А вот третий вариант Do 217 был весьма интересным – он представлял собой специализированный самолет-постановщик дымовых завес, снабженный двумя дымогенераторами S 200. Учитывая, что во второй половине 30-х гг. созданные в вермахте «войска задымления» в действительности готовились к применению химического оружия, можно предположить, что подобная роль отводилась и этому варианту Do 217. Согласно расчетам, взлетная масса нового самолета должна была достигать 10,2 т, а скорость полета – 520 км/ч.

Изначально новый проект «Дорнье» не вызвал особого интереса у рейхсминистерства авиации. Но в январе 1938 г. фирма получила предложение построить на его основе поплавковый ударный гидросамолет. Предложение довольно странное – если учитывать, что в то время только вышли на испытания две машины аналогичного назначения – «Хейнкель» He 115 (впоследствии строившийся серийно) и «Гамбургер флюгцойгбау» Ha 140. Но их летные данные были относительно низкими – максимальная скорость, к примеру, не превышала 300 км/ч. Новая же машина должна была развивать не менее 400 км/ч (напомним, что речь шла о самолете с громоздкими неубирающимися поплавками!). Дальность требовалась не менее 1500 км, а боевая нагрузка должна была состоять из одной 500-кг или двух 250-кг бомб. Предусматривалось сильное наступательное стрелковое вооружение для подавления зенитного огня на атакуемом корабле – четыре неподвижных пулемета, стреляющих вперед. Фирма «Дорнье», откликнувшись на предложение, соответствующим образом откорректировала проект, получивший обозначение Do 217W, предусмотрев установку двух поплавков под мотогондолами. Также перепроектировали хвостовое оперение, сделав его однокилевым. Экипаж из трех человек размещался в носовой кабине. Наступательное вооружение состояло из пары 7,92-мм пулеметов MG 17 (боекомплект 500 патронов на ствол) перед пилотом и двух 20-мм пушек MG 204 (200 патронов на ствол) под полом кабины. Предусмотрели и оборонительное вооружение – два пулемета MG 15 на подвижных установках. Для обеспечения требуемой скорости предусмотрели применение новой модификации мотора «Даймлер-Бенц» – DB 601G мощностью 1300 л.с. (в качестве альтернативы предусматривалась возможность установки Jumo 211). Дальность полета на скорости 360 км/ч по расчетам могла составить 1880 км.

Вскоре требования к новому гидросамолету были уточнены. Дело в том, что люфтваффе провели ряд испытаний с привлечением корабля-мишени «Царинген» (бывшего броненосца), в ходе которых было установлено, что вероятность попадания бомбы, сброшенной с горизонтального бомбардировщика, в идущую малым ходом неманеврирующую цель составляет всего 2%! А вот результативность пикировщиков Ju 87 в аналогичных условиях оказалась несоизмеримо выше – в цель попали 40 % сброшенных ими бомб. Поэтому появилась идея переделать проектируемый гидросамолет в пикирующий бомбардировщик – своеобразную «морскую Штуку» (See-Stuka). При этом требования к вооружению остались прежними, к максимальной скорости возросли до 500 км/ч, а к дальности полета – до 2700 км. Конструкторы постарались учесть новые требования. Весной 1938 г. был готов макет Do 217W, как вдруг Технический отдел рейхсминистерства авиации решил закрыть проект. Был сделан вывод, что доводка такой машины займет слишком много времени, да и вообще – ударный гидросамолет люфтваффе не нужен, его функции могут с успехом решать самолеты берегового базирования. Тем не менее «Дорнье» продолжала инициативную проработку проекта гидросамолета, трансформировавшегося к январю 1940 г. в проект Do 217G – двухпоплавковый гидросамолет с фюзеляжем от бомбардировщика Do 217E, однокилевым оперением от Do 217W, наступательным вооружением из одного 15-мм пулемета MG 151/15 и оборонительным – из трех MG 15. Но и эта машина так и не была построена.

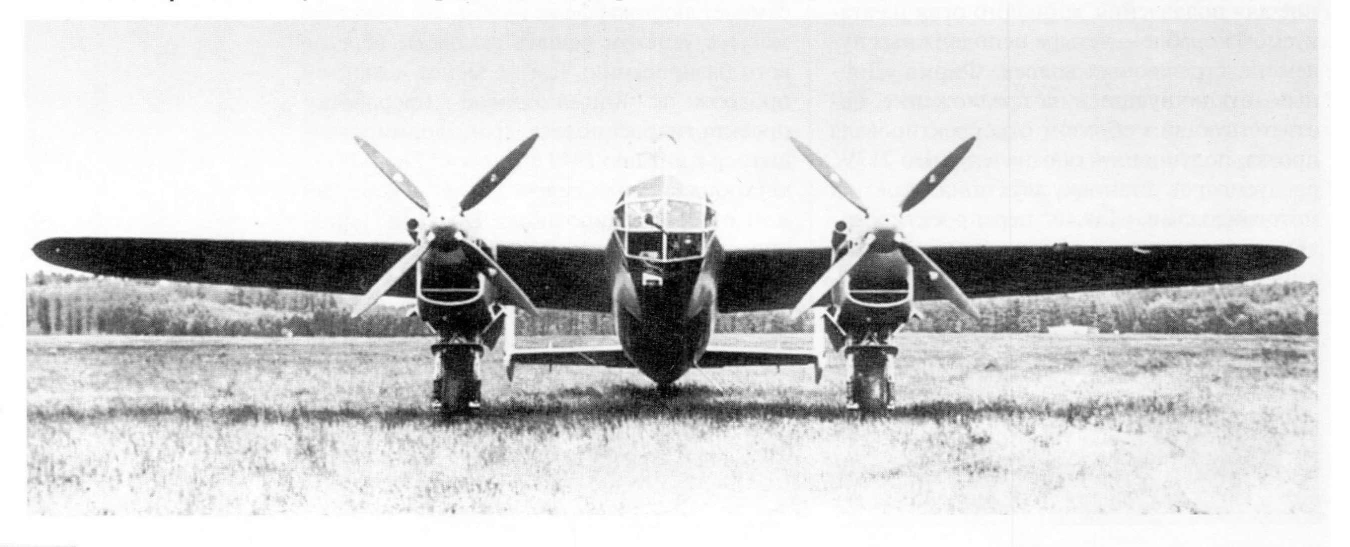


С берега – по морю

После отказа от дальнейшего создания Do 217W технический отдел предложил создать на его базе бомбардировщик берегового базирования, оптимизированный для ударов по морским целям. 8 июля 1938 г. фирма получила подробные тактико-технические требования к такой машине, получившей индекс Do 217E. Почти отвесного пикирования, на которое был способен Ju 87, от нового самолета не требовалось – достаточным считался угол пикирования в 50°. Это отразилось даже в названии самолета – вместо термина Sturzkampfflugzeug (буквально – «пикирующий боевой самолет»), применяемого для обозначения Ju 87, в техническом задании на Do 217E фигурировал термин Gleitbomber – «скользящий бомбардировщик». Конструкция планера должна была выдерживать скорость на пикировании до 680 км/ч. Экипаж из четырех человек предполагалось поместить в ставшей стандартной для бомбардировщиков люфтваффе кабине типа Waffenkopf. Требование к сильному наступательному стрелковому вооружению сняли – теперь в остекленной носовой части кабины следовало смонтировать лишь один пулемет MG 15 на подвижной установке. Масса боевой нагрузки увеличилась до 1500 кг (две 500-кг и две 250-кг бомбы). Вместо бомб предусматривалась возможность подвески морской мины LMB III или авиационной торпеды F5. Взлетная масса самолета должна была составлять 10,5 т. В качестве силовой установки предполагалось применить только разрабатывающиеся моторы BMW 139 мощностью 1550 л.с.

Первоначально на Do 217 предполагалось применить обычные для пикировщиков подкрыльевые тормозные щитки. Но вскоре вместо них решили установить аэродинамический тормоз системы «Арадо» – своеобразный четырехлепестковый зонтик в хвостовой части фюзеляжа. Раскрываясь посредством электропривода, он работал подобно парашюту, а в сложенном положении его «лепестки» образовывали четыре стороны хвостового обтекателя, вписываясь в обводы фюзеляжа. Существовали серьезные опасения, что в случае отказа механизма уборки и стопорения воздушного тормоза в открытом или полуоткрытом положении, самолет не сможет продолжать полет. Поэтому во избежание таких неприятностей конструкторы предусмотрели механизм аварийного сбрасывания тормозного устройства. Теоретически схема «Арадо» имела серьезные преимущества перед традиционными воздушными тормозами. Во-первых, сила торможения, приложенная в одной точке на конце фюзеляжа и действующая вдоль оси самолета, обеспечивает более плавное пикирование. Во-вторых, если при пикировании самолета с подкрыльевыми тормозами один из них будет поврежден зенитным огнем, то следствием будет потеря устойчивости или управляемости самолета, и даже катастрофа. Хвостовой воздушный тормоз обладает меньшей уязвимостью от зенитного огня. На практике же тормоза

Do 217V4 W.Nr 690 D-AMSD прототип

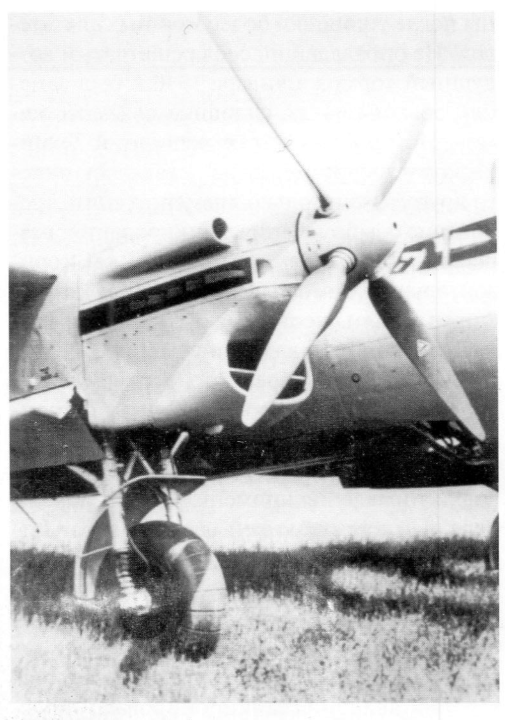


«Арадо» причинили массу проблем. Но пока испытания прототипа тормозного устройства для Do 217, проведенные на переоборудованном Do 17M-1, прошли успешно.

Постройка прототипов Do 217 шла довольно быстро, и ввиду неготовности штатных моторов на них пришлось установить менее мощные силовые установки. Do 217V1(W.Nr. 687), впервые поднявшийся в воздух 4 октября 1938 г. (на три недели раньше Do 215V1), имел моторы DB 601A-1 взлетной мощностью 1075 л.с. с трехлопастными винтами. Увы, его карьера оказалась короткой – 11 октября при испытательном полете на одном двигателе самолет потерял устойчивость и разбился, погребя под обломками пилота Рольфа Коппе (Rolf Koeppe) и бортмеханика. Но уже 5 ноября вышел на испытания Do 217V2 (W.Nr. 688), также оборудованный моторами DB 601A-1. До июня 1939 г. он «обкатывался» на фирме, используясь для испытаний на пикировании. Для обеспечения спасения пилота в случае аварии на таких режимах самолет имел катапультное кресло пилота и отстреливаемый фонарь кабины. К счастью, на практике эту систему спасения опробовать не пришлось. Однако испытания тормозной системы были разочаровывающими: тормоз системы «Арадо», успешно работавший на Do 17M-1, оказался малоэффективным на более крупном и тяжелом Do 217. Кроме того оказалось, что при пикировании открытый тормоз создает перегрузки в конструкции хвостовой части фюзеляжа, вызывающие искривление стрингеров и вспучивание обшивки.

После заводских испытаний Do 217V2 был передан в испытательный центр в Рехлине. Позже машину переоборудовали в высотный разведчик с моторами DB 603E (1750 л.с.) и гермокабиной. Но новую силовую установку так и не удалось довести до июля 1941 г., и работы над этим вариантом прекратили.

Третий и четвертый прототипы – Do 217V3 (W.Nr. 689) и Do 217V4 (W.Nr. 690) – комплектовались еще менее мощными моторами Jumo 211A-1 (950 л.с.) с четырехлопастными винтами. Do 217V3 был облетан 25 февраля 1939 г. и использовался для испытаний различных систем, в том числе устройства аварийного слива топлива. Всю вторую половину 1941 г. и начало 1942 г. на этой машине испытывались различные конфигурации хвостового оперения для нового самолета Do 317.



Силовая установка Do 217V4 с двигателем Jumo 211 A-1

Do 217V4, получивший гражданскую регистрацию D-AMSD, вышел на испытания в апреле 1939 г. Он рассматривался как образец для серийного производства и первым среди всех «двести семнадцатых» получил оборонительное вооружение: один 7,92-мм пулемет MG 15 на подвижной установке в правой передней части остекления и два таких же пулемета на верхней и нижней линзовых установках в хвостовой части кабины. Для улучшения курсовой устойчивости на фюзеляже установили небольшой гребень. Изменили и конструкцию воздушного тормоза, вместо сплошных «лепестков» применив решетчатые. Увы, результаты испытаний оказались разочаровывающими: по мнению Технического департамента, Do 217 не был приспособлен для боевого применения новых систем вооружения, проектируемых в то время, имел плохую устойчивость и недостаточные летные характеристики. К тому же не дотягивала до требований дальность полета – для достижения ее необходимо было устанавливать дополнительный топливный бак в одном из бомбоотсеков, а это вело к уменьшению боевой нагрузки. Тем не менее было сочтено, что самолет может быть полезен в качестве разведчика, а летные данные будут улучше-

ны после установки более мощных двигателей. Не оправдавший себя решетчатый воздушный тормоз в январе 1940 г. был заменен обычным – со сплошными «лепестками». Но проблем это не решило, и Техническому департаменту не оставалось ничего другого, как только временно снять требование бомбометания с пикирования, разрешив «Дорнье» строить Do 217 как горизонтальный бомбардировщик. При этом с фирмы взяли «честное слово» довести воздушный тормоз в дальнейшем.

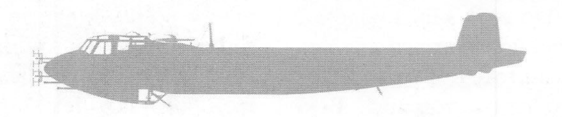
Для замены утраченного в самом начале испытаний первого прототипа построили самолет Do 217V1E (W.Nr. 694; E – Ersatz, т.е. «замена»). На нем вместо тросовой проводки управления применили жесткую, а на передней кромке килей сделали нерегулируемые щели по типу предкрылков, значительно улучшившие устойчивость самолета.

Поскольку предполагавшиеся для серийных Do 217 моторы BMW 139 были еще далеки от нужных кондиций, рейхсминистерство авиации санкционировало постройку трех небольших серий самолета с менее мощными двигателями. Так, шесть самолетов Do 217A-0 должны были представлять собой разведчики с моторами DB 601. Экипаж такого самолета состоял из трех человек, вооружение – из трех пулеметов MG 15. Do 217B-0 был аналогичным вариантом разведчика под моторы Jumo 211. Предполагалось построить шесть Do 217B-0. Наконец, Do 217C-0 был бомбардировщиком с моторами Jumo 211B-1. Заказали десять таких самолетов. Итоги оказались несколько отличными от планов – например, ни один Do 217B-0 так и не был построен, а из Do 217A-0 и Do 217C-0 часть машин использовали для испытаний.

22 июня 1939 г. с заводского аэродрома впервые поднялся в воздух Do 217V5 (W.Nr 2703, D-ABDB), представлявший собой третий Do 217A-0, оборудованный моторами Jumo 211B-1. Уже на следующий день машину перегнали в Рехлин, где применяли для испытательных полетов на максимальную дальность. В апреле 1940 г. на нем установили моторы DB 601Aa. Четвертый и пятый Do 217A-0 использовались для испытаний высотных силовых установок. В частности, на первом из них, получившем обозначение Do 217V6, предполагалось установить двигатели DB 601Q. Но ввиду их неготовности самолет первоначально испытывался с обычными DB 601A-1, а с 15 октября 1939 г. – с высотными DB 601R. Такие же моторы установили на пятом Do 217A-0 (не получившем индекса «V»), но дополнительно он был оборудован системой форсирования GM 1. Первый полет с системой GM 1 состоялся 23 апреля 1940 г. Впоследствии обе эти машины получили обычные (невысотные) моторы DB 601F. Do 217V6 применялся для испытаний морских мин в Травемюнде, а затем служил в качестве транспортного. Пятый Do 217A-0 остался на фирме «Дорнье» и использовался для различных испытаний.

Остальные три Do 217A-0 передали для эксплуатации по прямому назначению в «команду Ровеля». Самолеты, оборудованные тремя аэрофотоаппаратами для плановой съемки (одним Rb 20/30 и двумя Rb 50/30), иногда обозначались Do 217A(Rowehl). Они комплектовались моторами DB 601F, радиостанцией FuG X и радиополукомпасом PeilG V.

Бомбардировщики Do 217C-0 были четырехместными и несли такое же оборонительное вооружение, как и Do 217A-0. Бомбовая нагрузка достигала 2000 кг (четыре 500-кг бомбы). В состав бортового оборудования входили, в частности, бомбовый прицел Lofte 7A и аэрофотоаппарат Rb 21, предназначавшийся для контроля результатов бомбометания. Первый Do 217C-0 был готов в сентябре 1940 г.



С новыми моторами

К началу 1940 г. двигатель BMW 139 был готов для установки на самолет. Такие моторы с четырехлопастными винтами установили на Do 217V7 (W.Nr. 2707; D-ACBF). Увы, испытания BMW 139 завершились фиаско – мотор постоянно перегревался на высоких оборотах, недобирая мощность. Доводка этого изделия была прекращена, поскольку специалисты баварской фирмы параллельно создавали более совершенный мотор BMW 801. Построенный по той же схеме, что и BMW 139 (14-цилиндровая двухрядная «звезда»), он имел принудительное вентиляторное охлаждение и непосредственный впрыск топлива. К тому же BMW 801 отличался небольшим диаметром и сравнительно малой массой. Мощность его (1580 л.с.) в полтора раза превосходила показатели DB 601A и Jumo 211B, что позволяло надеяться на улучшение летных данных Do 217 и увеличение его боевой нагрузки.

21 марта 1940 г. в воздух впервые поднялся Do 217V8 (W.Nr. 2708; D-ADHJ), оборудованный двигателями BMW 801A-1 с трехлопастными винтами. Такие же двигатели установили и на переоборудованных Do 217V1E и Do 217V7. На последнем испытывалась целая гамма моторов: помимо BMW 801A-1, на нем облетывали BMW 801A-2, а с лета 1942 г. – BMW 801D-1 и BMW 801D-2. В январе 1943 г. двигатели Do 217V7 получили устройства форсирования GM 1, а сам самолет был оборудован более совершенной противообледенительной системой и вплоть до декабря 1944 г. использовался для испытательных высотных полетов.

Образцом для серийных бомбардировщиков должен был стать самолет Do 217V9 (W.Nr. 2709), вышедший на летные испытания 19 июля 1940 г. От предыдущих прототипов он отличался увеличенной высотой фюзеляжа, в нижней части которого появилось характерное «брюшко». Объемистый бомбоотсек длиной более шести метров и высотой в метр позволял размещать на внутренней подвеске не только бомбы калибром до 1000 кг, но и авиационные торпеды. На Do 217V9 испытывались новые образцы стрелкового вооружения – 15-мм пулемет MG 151/15 в верхней линзовой установке и 20-мм пушка MG 204, стреляющая вперед.

Для полноты картины упомянем еще три прототипа Do 217. В частности, на Do 217V10 испытывались моторы BMW 801B-1 и усовершенствованная противообледенительная система. Do 217V11, вышедший на испытания 24 марта 1941 г., получил подкрыльевые воздушные тормоза системы «Дорнье», работавшие синхронно с триммерами. Увы, вся система оказалась крайне ненадежной – вскоре Do 217V11 был потерян в катастрофе. Наконец, Do 217V12 имел усиленное оборонительное вооружение, включавшее 13,2-мм пулемет MG 131 в верхней турели.

Результаты испытаний Do 217V9 и других прототипов с моторами BMW 801 показали, что летные характеристики самолета существенно улучшились и существенно превосходят He 111. Самолет был рекомендован в серийное производство, а план на 1941 г. предусматривал ежемесячный выпуск 65 Do 217. Однако на фоне других двухмоторных бомбардировщиков люфтваффе это был мизер: Ju 88 предполагалось выпускать 240 машин в месяц, а He 111 – 160.



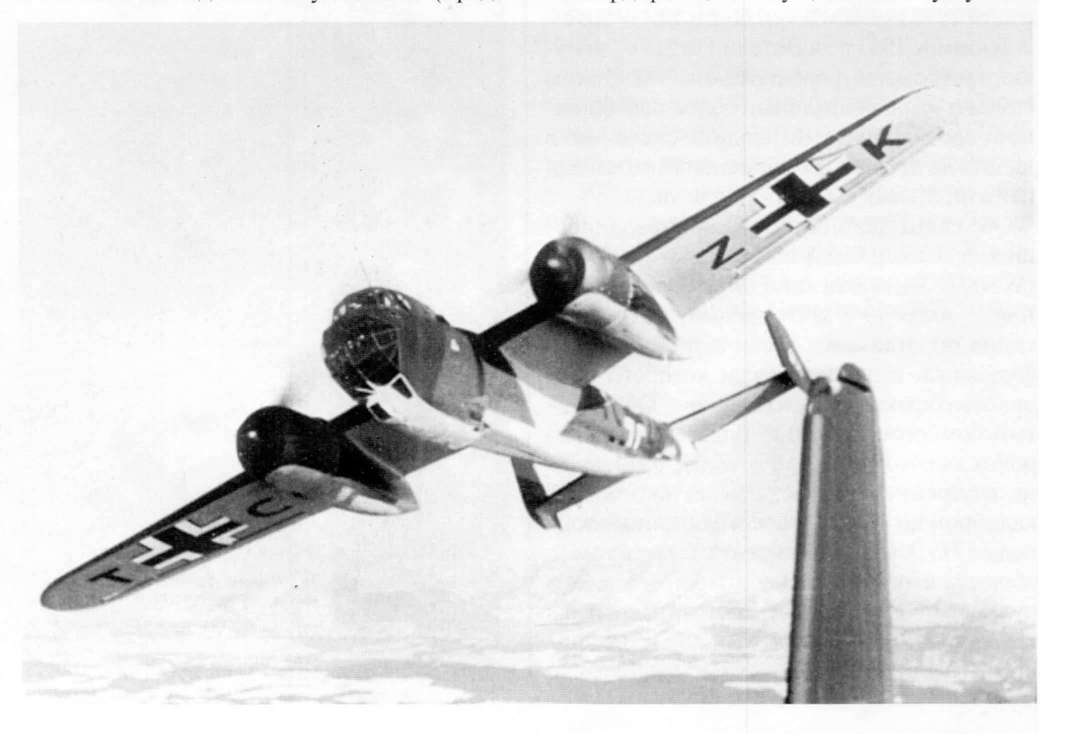
Двигатель BMW 801B

Серийные бомбардировщики

Первый серийный вариант «двести семнадцатого» получил обозначение Do 217E. В соответствии с принятой практикой выпуск начался с предсерийной партии из пяти самолетов Do 217E-0, первый из которых был готов в октябре 1940 г., а остальные – к концу года. Серийное производство развернули на заводе в Фридрихсхафене (последующие модификации строили также заводы в Мюнхене и Висмаре). Самолеты оборудовались решетчатым «зонтиком» воздушного тормоза, но поскольку добиться его надежной работы никак не удавалось, каждая выпускаемая с завода машина комплектовалась сменным хвостовым обтекателем, укладываемым в бомбоотсек. По прибытии самолета в часть механики, как правило, сразу же демонтировали «зонтик», устанавливая вместо него обтекатель. В такой конфигурации Do 217E мог применяться лишь как горизонтальный бомбардировщик. Но поскольку проводка управления воздушным тормозом оставалась на месте, существовала возможность его обратной конверсии в пикировщик.

Вариант Do 217E-1 нес довольно мощное стрелковое вооружение: один 15-мм пулемет MG 151/15 (боекомплект 150 патронов) в носовой неподвижной установке (предназначался главным образом для стрельбы по морским целям), один 7,92-мм пулемет MG 15 (750 патронов) в носовой подвижной установке и два таких же пулемета (по 1000 патронов на ствол) в верхней и нижней линзовых установках в задней части кабины. Штатная бомбовая нагрузка включала четыре 500-кг или восемь 250-кг бомб, но возможны были и другие варианты нагрузки – например, две морские мины LMA или одна торпеда F5. В общей сложности построили 94 Do 217E-1, часть из которых переоборудовали в другие варианты. В частности, три самолета переделали в высотные бомбардировщики – они получили крыло увеличенной площади (67 кв. м против 55 кв. м у стандартного Do 217E) и двигатели жидкостного охлаждения DB 603A-1 (1750 л.с.). Эти самолеты рассматривались в качестве прототипов так и не попавшей в серийное производство модификации Do 217H и получили обозначения Do 217HV1-V3. Дальнейшим развитием высотного бомбардировщика должен был стать самолет Do 217I с двигателями, оборудованными турбокомпрессорами – но он так и остался на бумаге.

К 1941 г. стало очевидно, что немецкие бомбардировщики существенно уступают



Один из первых Do 217E-1 в полете

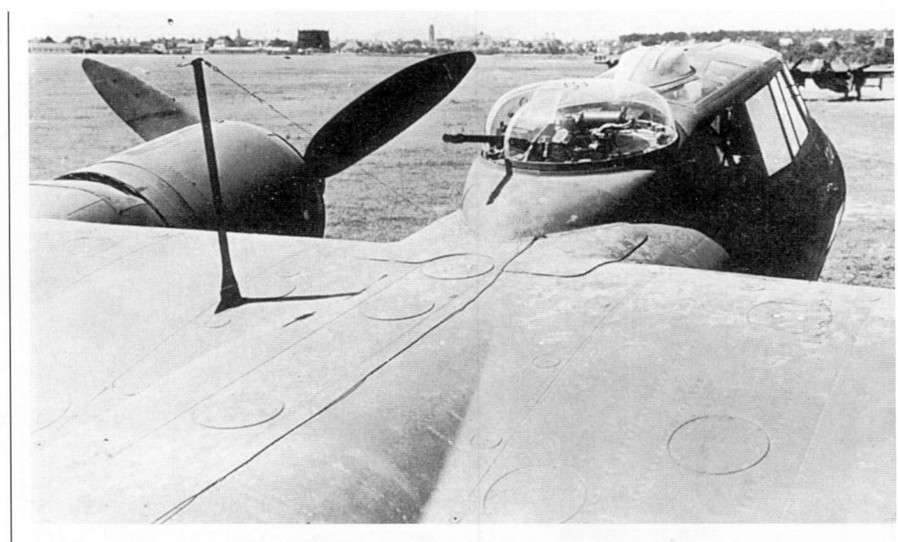
британским в оборонительном вооружении – если на последних стояли преимущественно башни с силовым приводом, то германские машины вооружались гораздо менее эффективными линзовыми установками с ручным наведением и ограниченными углами обстрела. Попытку ликвидировать это отставание сделали на варианте Do 217E-2. Эта машина вместо верхней линзовой установки получила башню с электроприводом DL 131, в которой устанавливался 13,2-мм пулемет MG 131. Башня обеспечивала круговой обстрел по горизонту и угол вертикального наведения от 0 до 85°. Установка была удачно скомпонована – боекомплект в 500 патронов размещался внутри подвижного кольца турели, так что громоздкий рукав подачи патронов отсутствовал. Помимо этого, в нижней установке пулемет MG 15 заменили на MG 131, а в боковых окнах кабины добавили по одному MG 15. Существовала и возможность дальнейшего усиления оборонительного вооружения путем установки модификационного комплекта R23 – двух неподвижных спаренных установок 7,92-мм пулеметов MG 81Z в хвостовой части фюзеляжа (боекомплект 350 патронов на ствол). Огонь из них вел пилот посредством перископа RF 2C и прицела PV 1B, но точность стрельбы была отвратительной – так что эта установка была скорее оружием психологическим.

Силовая установка Do 217E-2 состояла из двигателей BMW 801ML – той же мощности, что и BMW 801A-1. Но вместо винтов диаметром 3,8 м с деревянными лопастями (как на Do 217E-1) применили цельнометаллические диаметром 3,9 м.

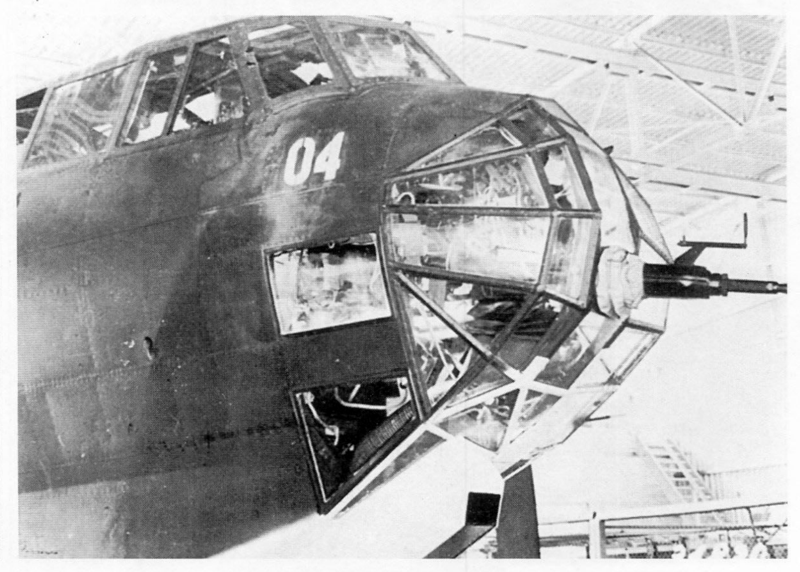
Серийный выпуск Do 217E-2 начался в марте 1941 г. и поначалу осуществлялся параллельно с Do 217E-1, а с мая «двойка» полностью вытеснила из сборочных цехов прежнюю модификацию. В общей сложности построили 185 Do 217E-2.

Раньше Do 217E-2 и практически одновременно с «единичкой» начался выпуск варианта Do 217E-3. Эта модификация имела линзовую верхнюю стрелковую установку, но в боковых окнах устанавливалось сразу четыре пулемета MG 15. Кроме того, вместо MG 151/15 в носовой части кабины на подвижной установке монтировалась 20-мм пушка MG FF. Это оружие – копия «Эрликона» – было далеко не новым и отличалось невысокой скорострельностью. Но более мощный снаряд был необходим для борьбы с малоразмерными плавсредствами. Кроме того, Do 217E-3 получил бронезащиту: плиты толщиной 5 и 8,5 мм устанавливались в задней части кабины, в верхней части фюзеляжа за кабиной и снизу под рабочим местом стрелка. Кресло пилота получило бронеспинку, имелась бронезащита и у боковых пулеметных установок.

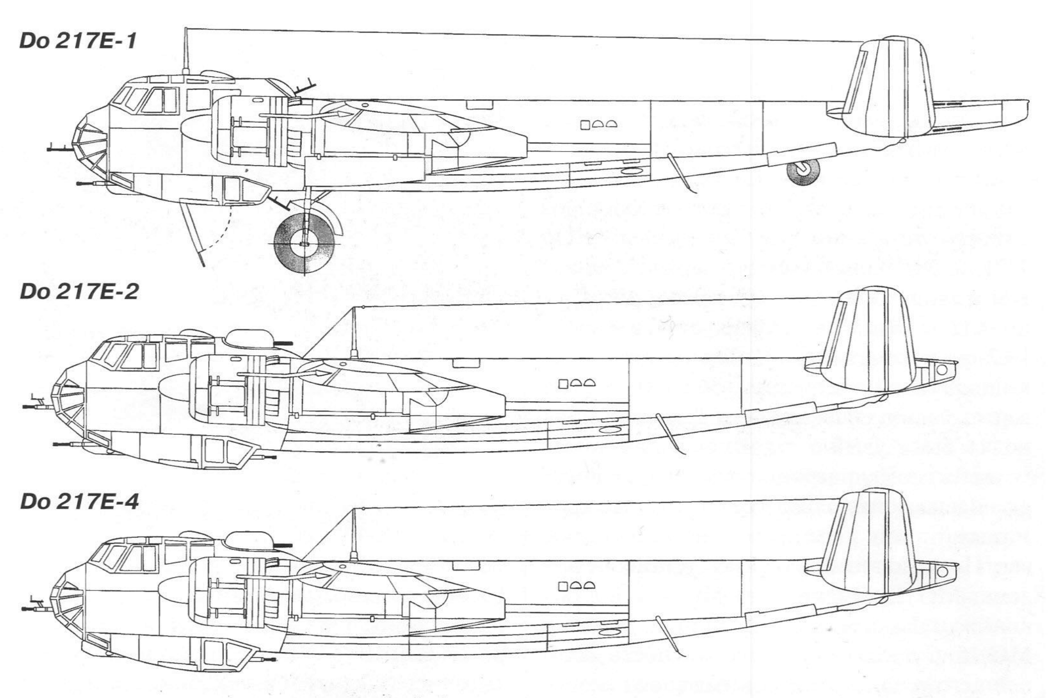
В конце 1941 г. начался выпуск модификации Do 217E-4, отличавшейся от Do 217E-2, главным образом, двигателями BMW 801C и усиленной передней кромкой крыла, позволяющей перебивать тросы аэростатов заграждения. На этом варианте (как и на всех последующих) воздушный тормоз уже не устанавливался – от идеи превратить Do 217 в пикировщик отказались оконча-



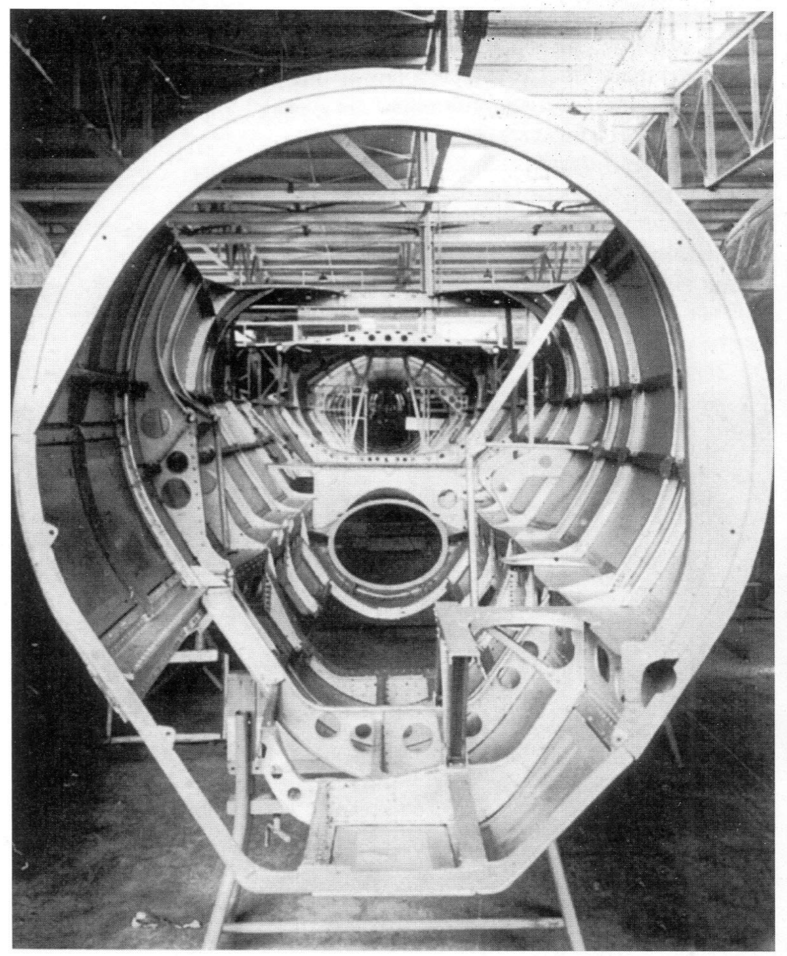
Do 217E-2 получил башню с электроприводом DL 131, в которой устанавливался 13,2-мм пулемет MG 131



Do 217E хорошо видно 20-мм пушку MG FF



Каркас фюзеляжа Do 217E



тельно. В общей сложности выпустили 258 самолетов Do 217E-3/E-4, что довело количество построенных Do 217E до 537 единиц. 277 из них построили в 1941 г. – вчетверо меньше, чем предполагалось первоначальными планами.

Вариант Do 217E-5 не строился, а переоборудовался из самолетов ранних модификаций (переоборудовано 70 машин). Он представлял собой самолет-носитель управляемых противокорабельных авиабомб Hs 293A. При переоборудовании самолет получал два держателя ETC 2000/XII для подвески авиабомб, устанавливаемых под крылом снаружи мотогондол, а также передатчик системы радионаведения FuG 203b «Кель» III. Таким образом, Do 217 наконец-то стал противокорабельным самолетом, правда, в виде весьма далеком от исходной концепции «морской Штуки».

Ряд Do 217E использовалось в различных испытательных программах. В частности, еще в 1940 г. на одном таком самолете начались испытания одного из плодов «сумрачного тевтонского гения» – противокорабельной безоткатной пушки калибра 355 мм, известной как «орудие 104» (Gerät 104) или «Мюнхгаузен». Орудие, представлявшее собой трубу длиной 11,25 м, стреляло бронебойным снарядом массой 700 кг. Но после 14 выстрелов испытания прекратили – разрабатываемые параллельно управляемые авиа-

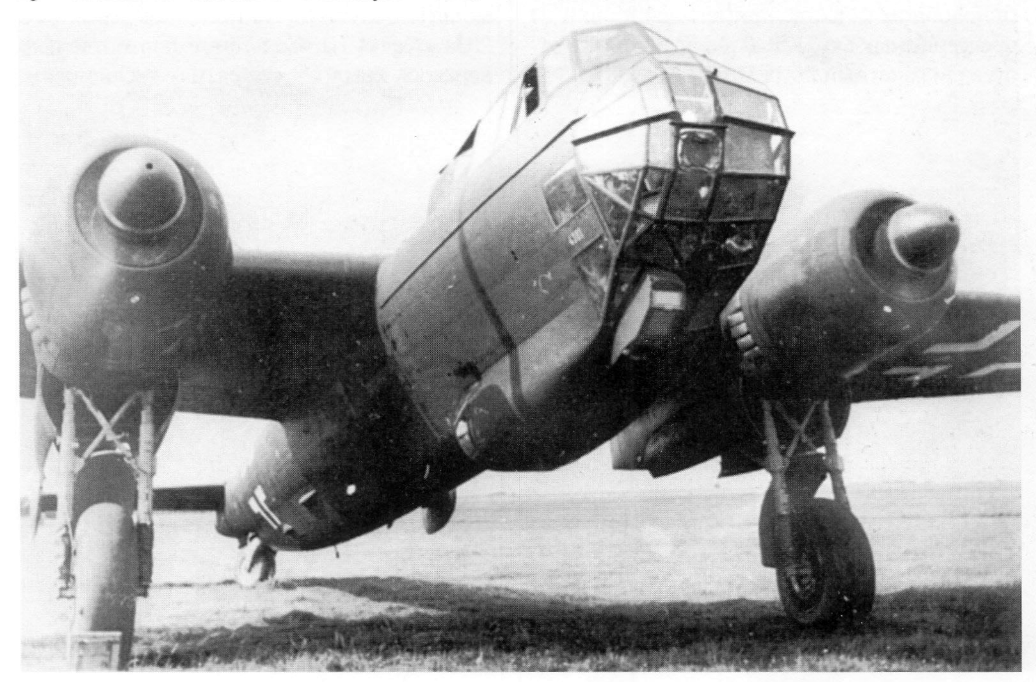


Do 217E-1 на заводском аэродроме

бомбы сочли более перспективным противокорабельным средством.

На еще одном Do 217E летом 1942 г. испытывался прямоточный воздушно-реактивный двигатель диаметром 1 м – т.н. «труба Зенгера». Двигатель устанавливался на специальных стойках над фюзеляжем, и при его включении на высоте 7000 м самолет удавалось разогнать до 680 км/ч. В сентябре 1943 г. установили еще более мощный прямоточный двигатель – диаметром 1,5 м и длиной 10,6 м, позволивший достичь скорости 720 км/ч. Но время работы прямоточного двигателя было очень ограниченным, а в выключенном состоянии он создавал такое сопротивление, что ни о каком боевом применении самолетов с такими установками не могло быть и речи. В конце 1942 г. на Do 217E испытали другой вариант дополнительной силовой установки, состоящий из пары пульсирующих воздушно-реактивных двигателей «Аргус» As 014 – такие устанавливались на крылатых ракетах Fi 103 (V-1). Их включение позволяло получить прибавку в скорости в 80 км/ч. Наконец, зимой 1944/1945 гг. на Do 217E испытывали жидкостный ракетный двигатель 109-509C для перехватчиков Ju 248 и Me 263.

Из других испытательных программ, в которых участвовали Do 217E, отметим испытания противотанкового огнемета, завершившиеся провалом, а также более успешные тесты противокорабельной РЛС FuG 200 «Хоэнвиль».



Do 217E-4 из состава группы II/KG 40

Дальнейшее развитие

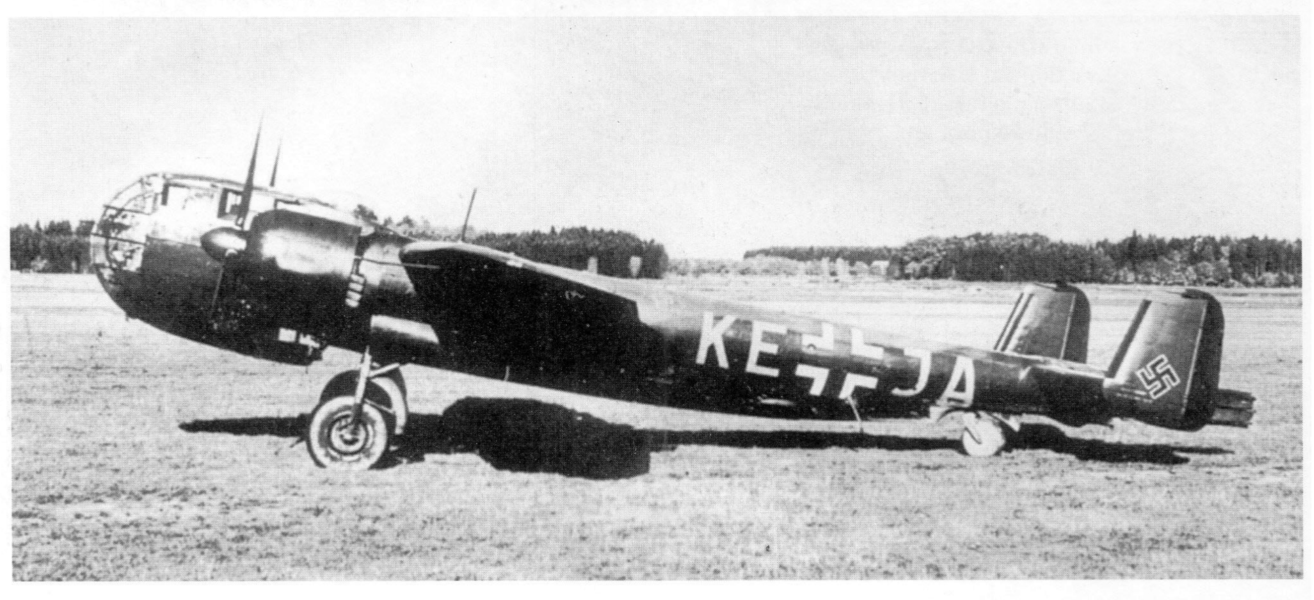
Создание следующей ударной модификации, получившей индекс Do 217K, обуславливалось желанием улучшить обзор с рабочего места пилота. Если на Do 217E имелся уступ перед ветровым стеклом пилотской кабины, то на Do 217K применили новую переднюю часть кабины обтекаемой формы без уступа – общую для пилота и штурмана. Уже никто не вспоминал о том, что «двести семнадцатый» задумывался как пикировщик – предназначением Do 217K должны были стать ночные налеты на Англию с бомбометанием по площадным целям с горизонтального полета.

Помимо доработки кабины, на Do 217K применили более мощные двигатели BMW 801D (1700 л.с.). Попытались также поменять конструкцию хвостового оперения, вместо двухкилевого сделав его однокилевым. Такое оперение установили на первом прототипе новой модификации – Do 217KV1, переоборудованном из серийного Do 217E-2. Но летные испытания, начавшиеся 21 марта 1942 г., показали нецелесообразность такого решения, и два последующих прототипа – Do 217KV2 и Do 217KV3 – сохранили двухкилевое оперение, равно как и серийные Do 217K. Впоследствии Do 217KV3 применялся в качестве носителя опытного высотного разведывательного ракетного планера DFS 228V1 (в подобном качестве применялся и один из предсерийных Do 217K-0 – с его «спины» запускали ракетный истребитель Me 328).

Первоначальный объем заказа на Do 217K составил 300 единиц. После выпуска десяти предсерийных машин Do 217K-0 в конце лета 1942 г. начались поставки Do 217K-1. Эти самолеты имели несколько измененный состав стрелкового вооружения по сравнению с Do 217E. От неподвижного крупнокалиберного пулемета или 20-мм пушки в носовой части отказались. В подвижной установке у штурмана монтировалась спарка MG 81Z (боекомплект 500 патронов на ствол), а в бортовых окнах кабины – два (позже четыре) пулемета MG 81I (750 патронов на ствол). Верхняя башня DL 131 и нижняя линзовая установка с пулеметами MG 131 оставались прежними. Масса бомбовой нагрузки могла достигать 4000 кг, но при этом часть ее приходилось размещать на наружной подвеске – в бомбоотсеке можно было подвесить лишь 2500 кг.

Так же, как и Do 217E, новый вариант мог быть приспособлен для применения управляемого оружия. В декабре 1942 г. появилась модификация Do 217K-2, представлявшая собой носитель управляемых авиабомб FX 1400 «Фриц» X. Поскольку это оружие, в отличие от Hs 293A, было бескрылым, то подкрыльевые держатели ETC 2000/XII установили не снаружи мотогондол, а между фюзеляжем и мотогондолами. Также самолеты получили станцию наведения FuG 203a «Кель» III. Серьезной доработке подверглось крыло – его размах увеличили на

Do 217K-0 первая копия (K-01) из десяти предсерийных машин Do 217K-0, самолет оборудован аэродинамическим тормозом

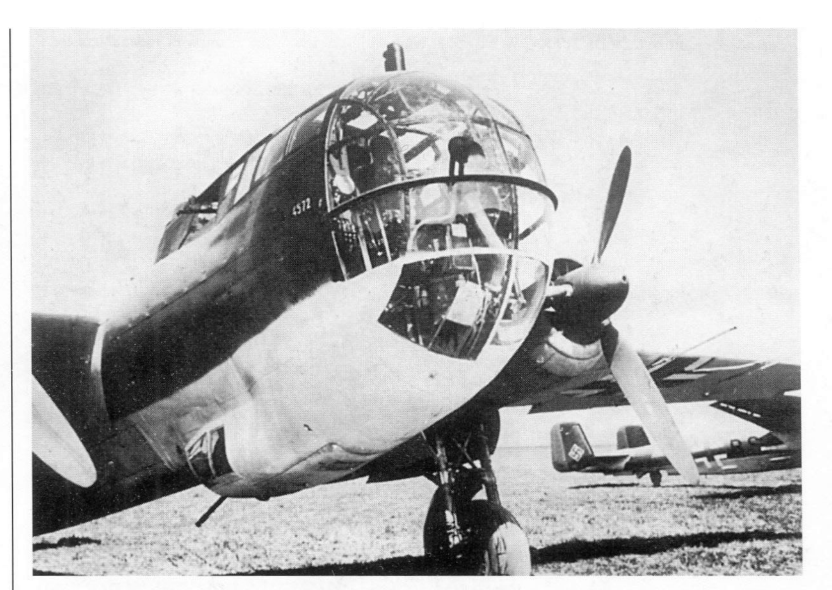


5,80 м (площадь возросла с 55 до 67 кв. м), что позволило удержать нагрузку на крыло в приемлемых пределах – даже с двумя подвешенными «Фрицами». В вариант Do 217K-2 переоборудовали 50 Do 217K-1. В строевых частях такие самолеты появились весной 1943 г.

Модификация Do 217K-3 также была носителем управляемого оружия, но в отличие от Do 217K-2 не переоборудовалась, а строилась «с нуля» (выпущено 40 самолетов). Такие машины оборудовались универсальной станцией наведения FuG 203c или FuG 203d «Кель» IV, способной работать как с Hs 293A, так и с FX 1400. На самолетах Do 217K-2 и Do 217K-3 в качестве стандартного устанавливалась неподвижная спарка MG 81Z в хвостовой части фюзеляжа, а некоторые машины имели еще две такие же установки в хвостовых частях мотогондол. Также стандартным для носителей управляемого оружия стал 1160-л дополнительный топливный бак в переднем бомбоотсеке (на обычных бомбардировщиках он мог устанавливаться как модификационный комплект R17).

Создание следующей ударной модификации Do 217 было вызвано желанием подстраховаться от возможных проблем с поставками двигателей BMW 801 – такие моторы в первую очередь требовались для истребителей FW 190A и ночных истребителей Ju 88G. Для варианта, получившего обозначение Do 217M, выбрали 12-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения DB 603A (1750 л.с.) с четырехлопастным винтом диаметром 3,72 м. Ввиду большего по сравнению с BMW 801D расхода топлива, дальность полета уменьшилась примерно на 150 км. Однако прочие летные оказались лучше – например, максимальная скорость возросла по сравнению с Do 217K с 515 до 560 км/ч. Стрелковая вооружение и бомбовая нагрузка у Do 217M были такими же, как и у Do 217K, но в носовой установке вместо спарки MG 81Z устанавливали 13,2-мм пулемет MG 131.

Производство самолетов с DB 603A осуществлялось параллельно с Do 217 в 1942–



Do 217K-2



Do 217K-2, самолет оборудован радарными антеннами

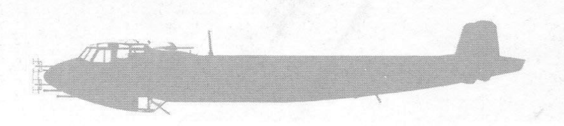


1943 гг. Помимо прототипа Do 217MV1 изготовили пять предсерийных Do 217M-0 и 443 Do 217M-1. В связи с исходным предназначением самолета для действий над Англией часть серийных машин получили приемники FuG 216 «Нептун» R, работавшие в задней полусфере и обнаруживавшие излучение РЛС британских ночных истребителей. Антенны «Нептуна» устанавливались на крыле.

Один из Do 217M-1 переоборудовали в прототип торпедоносца Do 217M-2. В таком варианте машина могла нести сразу четыре торпеды L5 на подкрыльевых узлах. Но от серийного производства этой модификации отказались в пользу торпедоносного варианта Ju 88A. Do 217M-3 должен был стать очередной попыткой превратить изделие «Дорнье» в пикирующий бомбардировщик. На этой модификации предполагалось применить новую верхнюю башню с 15-мм пулеметом MG 151/15 и крыло немного увеличенного размаха и площади (соответственно, 19,8 м и 59 кв. м). Также для этого варианта спроектировали новое вертикальное оперение с килями треугольной формы и тормозное устройство в виде ленточного парашюта. Но и этот вариант проиграл соревнование изделию «Юнкерса» – в этом случае новому бомбардировщику Ju 188. Также остался лишь в проекте Do 217M-4 – высотный носитель управляемого оружия с оборонительным вооружением, как у Do 217M-3 и двигателями, снабженными турбокомпрессорами TK 9. Do 217M-5 должен был стать таким же носителем управляемого оружия, но без турбокомпрессоров. На нем одна бомба Hs 293A подвешивалась под фюзеляжем.

Довольно далеко продвинулись работы по созданию высотного бомбардировщика Do 217M-8. В рамках этой программы изготовили два прототипа – Do 217V13 и Do 217V14 – с высотными моторами DB 603E и турбокомпрессорами TK 9 (на V13) или TK 11 (на V14). Самолеты получили также крылья размахом 24,5 м и площадью 67 кв. м. Именно эти крылья и стали «камнем преткновения» – согласно официальной версии, такие крылья срочно требовались для самолетов Do 217K-2 и K-3, и 20 мая 1943 г. рейхсминистерство авиации известило фирму, что серийные Do 217M-8 не будут заказаны.

Производство Do 217M-1 прекратилось в сентябре 1943 г. В следующем году ввиду убыли самолетов Do 217K-2 и K-3 37 машин Do 217M-1 переоборудовали в носители управляемого оружия Do 217M-11. При переоборудовании устанавливалось удлиненное крыло и передатчик «Кель» IV, а также спарка пулеметов MG 81Z в хвосте фюзеляжа. Стандартная боевая нагрузка состояла из одной управляемой бомбы FX 1400, подвешиваемой в бомбоотсеке в полуутопленном положении.



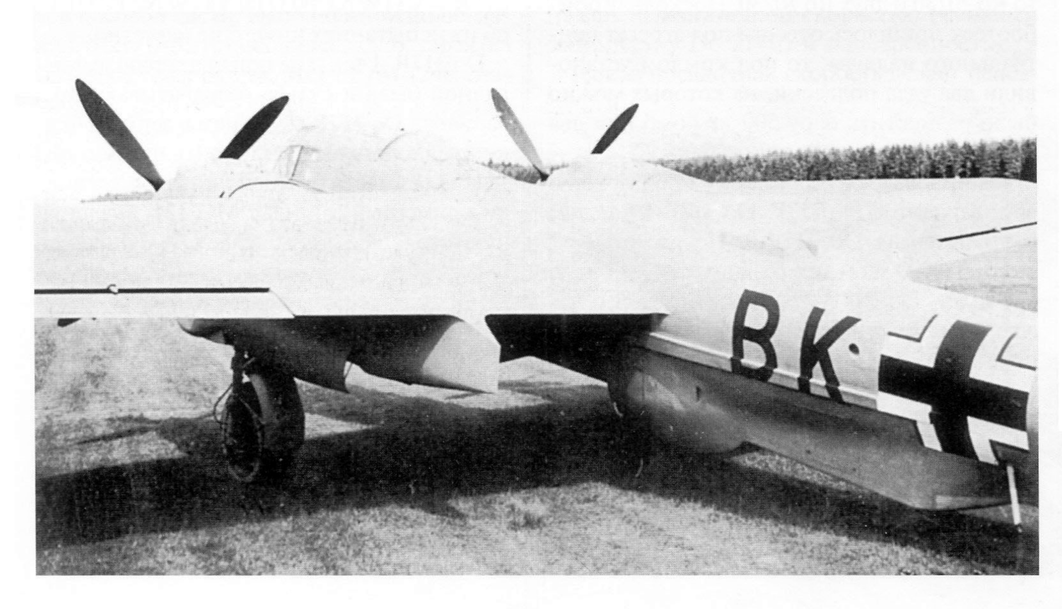
Они не попали в серию…

Работы над высотными модификациями бомбардировщиков и разведчиков велись на фирме «Дорнье» долго и упорно – помимо так и не строившегося серийно Do 217M-8, мы уже упоминали об опытных Do 215B-6 с моторами DB 601T и Do 217A-0 с DB 601R. Опыт, накопленный при их создании, был учтен при разработке проектов самолетов с гермокабинами – Do P183 с моторами DB 601R и фюзеляжем с уменьшенным миделем, а также Do 217L с моторами DB 603H (2000 л.с.). Последний проект предусматривал также применение системы форсирования GM 1 и крыла площадью 70 кв. м. По расчетам Do 217L мог развить скорость 575 км/ч и набрать высоту 15000 м. Но ввиду неготовности двигателей он так и не был воплощен в жизнь.

Практическую реализацию получил еще один проект высотного разведчика-бомбардировщика – Do 217P. Эта машина была как бы трехмоторной – в дополнение к двум DB 603B (1750 л.с.) она получила еще и мотор DB 605T (1400 л.с.), устанавливавшийся в бомбоотсеке. Последний выступал в качестве агрегата центрального наддува, повышая давление воздуха на входе в основные двигатели при полете на большой высоте (подобная концепция была весьма популярной на рубеже 30–40-х гг., в частности, ее пытались реализовать и в СССР на ТБ-7/Пе-8). Герметичная кабина была рассчитана на трех членов экипажа.

Первый прототип Do 217PV1, переоборудованный из Do 217E-2 (W.Nr. 1229) вышел на испытания 6 июня 1942 г. 10 июля самолету удалось достичь высоты 11300 м, но в следующем полете 17 июля загорелся один из двигателей DB 603. К счастью, огнетушители сработали штатно, и машину удалось посадить. В ходе послеаварийного ремонта на самолет установили крыло увеличенного размаха и площади, аналогичное применявшемуся на Do 217K-2 и K-3. Такое же крыло получили и прототипы Do 217PV2 и V3, также переоборудованные из Do 217E. Они вышли на испытания соответственно 28 сентября 1942 г. и в апреле 1943 г. На Do 217PV3 отсутствовал агрегат центрального наддува с двигателем DB 605T.

С самого начала Do 217P пришлось выдержать жесткую конкуренцию с самолетом «Хеншель» Hs 130. В ноябре 1942 г. оберст Ровель, считавшийся в люфтваффе крупнейшим специалистом по высотным разведывательным полетам, высказался в пользу самолета «Хеншеля». Но Hs 130 представлял собой совершенно новую конструкцию, и мог быть запущен в производство не ранее начала 1944 г. Поэтому работы по программе Do 217P продолжили, хотя и четвертый прототип так и не был достроен. Правда, свои коррективы внесла авиация союзников – сначала во время налета был поврежден Do 217PV2, отремонтировать которого удалось к июню 1943 г. Затем аналогич-



Do 217PV1, первый прототип высотного разведчика с герметичной кабиной

ная участь постигла и Do 217PV3 – его ремонтировали до конца марта 1944 г. Второй прототип пришлось списать после аварийной посадки 27 марта 1944 г., первая и третья машины участвовали в сравнительных испытаниях с парой Hs 130 до 5 сентября 1944 г., когда точку в программах создания обеих самолетов поставили союзники: при налете на Штутгарт были уничтожены и оба прототипа Do 217P, и два «Хеншеля»...

Три предсерийных самолета Do 217P-0 были построены осенью 1942 г. и переданы для испытаний в Рехлин. При их создании конструкторам пришлось столкнуться с рядом проблем, и прежде всего – установки оборонительного вооружения. Ведь имеющиеся линзовые или оконные установки были для самолета с гермокабиной неприемлемыми – у них ствол пулемета попросту торчал сквозь дырку в остеклении. Требовались дистанционно управляемые стрелковые установки. Но их применение означало необходимость серьезной доработки самолета. Поэтому пошли на компромисс: Do 217P-0 вооружались тремя спарками MG 81Z (в носовой, задней верхней и нижней установках), но огонь из них можно было вести лишь на небольших высотах. Когда же самолет забирался выше, и кабина герметизировалась, пулеметы убирались внутрь, а их амбразуры закрывались. Считалось, что на больших высотах вероятность встречи с истребителями противника будет крайне малой.

Целевое оборудование на Do 217P-0 состояло из трех аэрофотоаппаратов – одного Rb 20/30 и двух Rb 70/30. Поскольку бомбоотсек пришлось отвести под агрегат центрального наддува, то под крылом установили два узла подвески, на которых можно было разместить пару 500-кг бомб или два 900-л подвесных топливных бака.

Планировалось серийное производство двух вариантов Do 217P: Do 217P-1 в целом соответствовал Do 217P-0. По расчетам на высоте 14000 м он мог развивать скорость до 620 км/ч. Do 217P-2 должен был получить еще большее крыло площадью 100 кв. м. Однако эти планы так и не были реализованы.

В начале 1942 г. «Дорнье» начала разработку очередного варианта тяжелого пикирующего бомбардировщика, обозначенного Do 217R-1. При этом отказались от хвостового тормозного устройства, применив воздушные тормоза в виде отклоняемых щитков на верхней и нижней поверхности крыла. Богато остекленная кабина соответствовала варианту Do 217K. Крыло площадью 62 кв. м было новым. В состав стрелкового вооружения предполагалось включить 20-мм пушку MG 151/20 в носовой установке и два 13,2-мм пулемета MG 131 в верхней башне и нижней установке. Предполагалось также установить четыре MG 81I в боковых окнах, но в конечном итоге от этих установок отказались в целях экономии веса.

Силовая установка Do 217R-1 должна была состоять из пары DB 603A-1, но первый прототип Do 217RV1 (W.Nr. 0029), впервые поднявшийся в воздух 6 августа 1942 г., получил моторы BMW 801ML (1580 л.с.). В ходе испытаний эта машина поднималась в воздух с максимальной нагрузкой из двух 1800-кг бомб, подвешенных на подкрыльевых узлах между мотогондолами и фюзеляжем. В такой конфигурации взлетная масса достигала 16,5 т, и самолет мог развить скорость всего 395 км/ч, потолок составлял 5600 м, а набор высоты 5000 м занимал 38 минут! Сочтя летные характеристики машины недостаточными, рейхсминистерство авиации в январе 1944 г. распорядилось утилизировать Do 217RV1, по возможности использовав его узлы в других самолетах.

Второй прототип Do 217RV2 (W.Nr. 0030) первоначально имел моторы DB 603A-1, но в начале 1943 г. их заменили на BMW 801A-2. Также и эта машина была списана в марте 1944 г. Существовали еще два прототипа Do 217R – V3 (W.Nr. 0032) и V4 (W.Nr. 0033), но об их испытаниях ничего не известно.

Do 217R-1 так и не попал в серию. Аналогичной была и судьба разрабатывавшегося варианта Do 217R-2. На нем в верхней башне предполагалось установить пулемет MG 151/15, а вместо нижней линзовой установки применить башню с MG 131, аналогичную стоявшей на Ju 188. От «Юнкерса», только Ju 88A-4, взяли и воздушные тормоза. Самолет задумывался как машина двойного назначения – пикирующий бомбардировщик и торпедоносец. Но на рубеже 1942/1943 гг. программа создания Do 217R-2 была закрыта по распоряжению Э. Мильха как требовавшая слишком много времени для практической реализации.

Ночные истребители Do 217

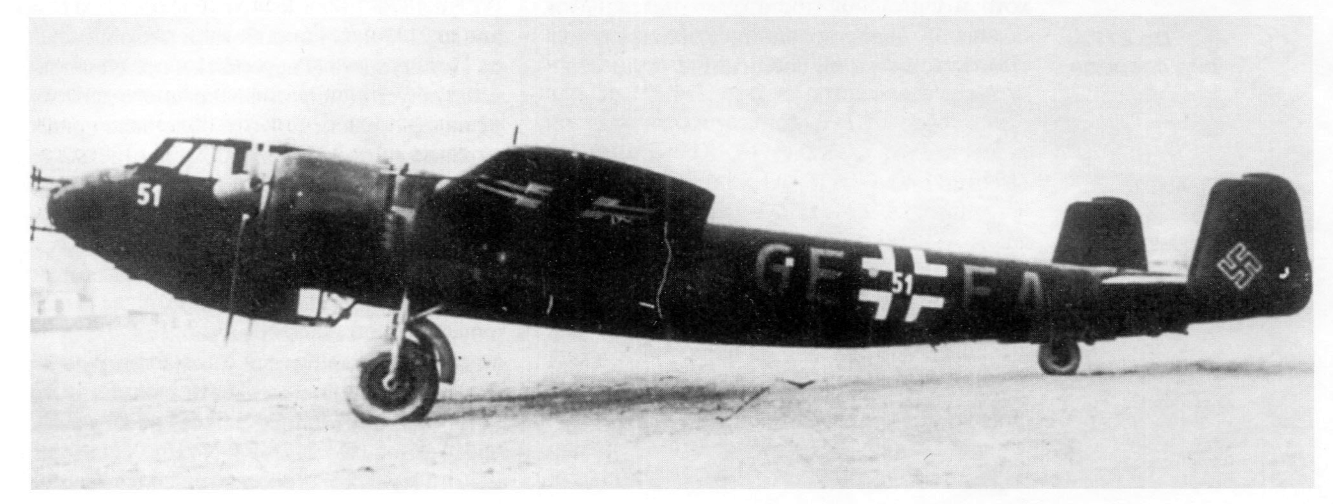
К 1942 г. люфтваффе располагало несколькими типами ночных истребителей – соответствующим образом модифицированными «разрушителями» Bf 110, а также бомбардировщиками Ju 88 и Do 17/215. Если первые два типа отличались неплохой скоростью и маневренностью, то козырем «ночников» «Дорнье» была большая дальность полета, позволяющая им оперировать над вражескими базами на территории Англии. Лучшим по комплексу боевых качеств ночным истребителем считался Ju 88C, но объем производства этой модификации не покрывал потребностей люфтваффе. Выпуск Bf 110 сворачивался в ожидании массового производства нового «разрушителя» Me 210. Ночных же истребителей на базе Do 17/215 построили буквально горстку. Совершенно неожиданно люфтваффе оказались на пороге кризиса – боеспособность ночных истребительных частей могла резко снизиться, в то время как британские бомбардировщики только расширяли масштабы своих ударов. Поэтому инициатива фирмы «Дорнье», предлагавшей создать ночной истребитель на базе своего нового бомбардировщика Do 217, пришлась как нельзя кстати.

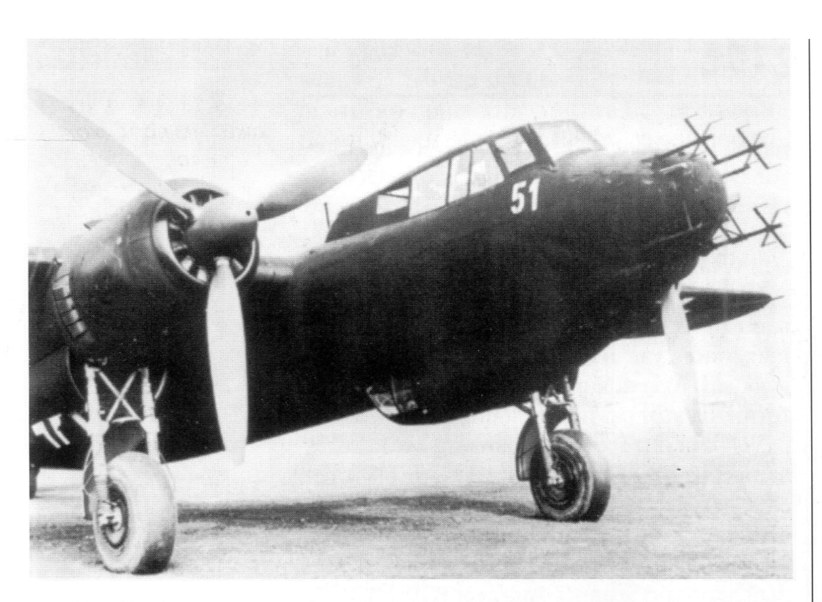
Самолет, получивший обозначение Do 217J, создавался на базе Do 217E. От бомбардировщика он отличался сокращенным до трех человек экипажем и усиленным стрелковым вооружением. В неостекленной носовой части, выполненной по образцу Do 217B-5, устанавливалась батарея из четырех 20-мм пушек MG FF/M (240 снарядов на ствол) и четырех 7,92-мм пулеметов MG 17 (700 патронов на ствол). Оборонительное вооружение было представлено двумя пулеметами MG 131 в верхней и нижней установках.

Первый прототип Do 217JV1, переоборудованный из Do 217E-1 (W.Nr. 0042), вышел на испытания уже в конце 1941 г. 5 января следующего года поднялся в воздух второй прототип, на этот раз переделанный из Do 217E-2 (W.Nr. 1122). Третья машина, также переделанная из Do 217E-2 (W.Nr. 1134), была готова в феврале 1942 г. В отличие от предшественников, на ней установили средства обнаружения самолетов ночью – инфракрасный детектор Spanner-Anlage и РЛС FuG 202 «Лихтенштейн» DB.

Серийные Do 217J-1 РЛС не имели, и комплектовались лишь инфракрасными детекторами. В переднем бомбоотсеке устанавливался 1160-л дополнительный топливный бак, в заднем сохранялась возможность подвески восьми 50-кг бомб – для применения самолета в качестве ночного «охотника» (нанесения ударов по вражеским аэродромам). Поставки Do 217J-1 в части люфтваффе начались весной 1942 г., но 12 мая Э. Мильх распорядился прекратить все работы по ночным истребителям на базе Do 217, сосредоточив усилия на доводке Ju 88C-6 и Ju 88G. Оказалось, что, будучи самым тяжелым ночным истребителем люфтваффе (взлетная масса достигала 13150 кг), Do 217J-1 обладает недостаточной скоростью (меньшей даже, чем у Do 217E) и маневренностью, а высокая посадочная скорость делает невоз-

Do 217J



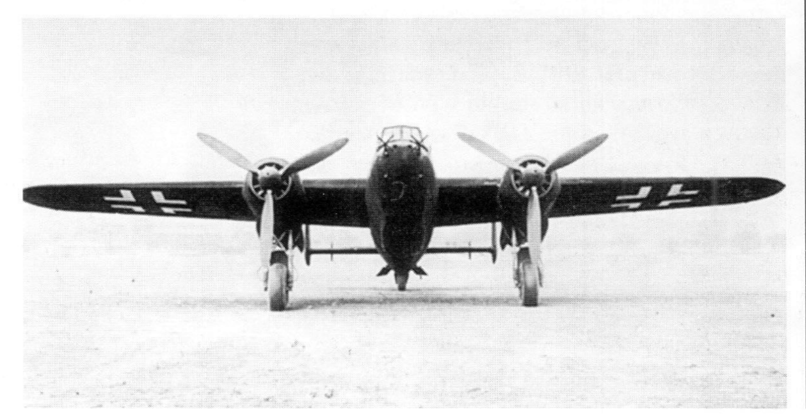


Do 217J, хорошо видны установленные радарные антенны РЛС FuG «Лихтенштейн» ВС

можным его базирование на многих аэродромах. Производство Do 217J-1, достигнув максимума в мае (в том месяце изготовили 35 самолетов), ни шатко, ни валко велось до конца года. В общей сложности построили 130 таких самолетов. Часть из них переоборудовали в модификацию Do 217J-2, на которой вместо инфракрасного детектора устанавливали РЛС FuG 202 «Лихтенштейн» В/С. Также на этой модификации отказались от бомбового вооружения, поскольку Гитлер еще 12 октября 1941 г. своим приказом отменил ночные рейды «охотников» на английские аэродромы. Установка антенн РЛС существенно увеличила аэродинамическое сопротивление самолета, снизив и без того невысокую максимальную скорость еще на 30 км/ч. Первые Do 217J-2 появились летом 1942 г.

Стоявшие на Do 217J пушки MG FF/M, хотя и считались достаточно надежными, обладали недостаточной скорострельностью. К тому же их боепитание осуществилось из громоздких барабанных магазинов емкостью по 60 патронов, которые приходилось заменять стрелку-радисту. На одном из Do 217J-1 (W.Nr. 1365) такие пушки заменили новыми – MG 151/20E с ленточным боепитанием. Испытания самолета, получившего обозначение Do 217J-1/U1, начались в октябре 1942 г. и оказались вполне успешными. Такие пушки устанавливались на следующем варианте ночного истребителя «Дорнье» – Do 217N.

Do 217J, вид спереди



Еще два самолета – Do 217J-1/U2 (W.Nr. 1364) и Do 217J-1/U4 (W.Nr. 1366) – использовались для испытаний установок «Шраге Музик» (Schräge Musik, буквально – «наклонная музыка», т.е. джаз), представлявших собой установленные в фюзеляже пушки, стреляющие наклонно вперед-вверх. Инициатором их создания был один из асов ночной истребительной авиации обер-лейтенант Шенерт (Schoenert). Еще в 1941 г. он предложил проект подобной установки, состоящей из четырех пулеметов MG 17, для самолета Do 17Z-10, но в то время к нему не прислушались. В июле 1942 г. Шенерту представился случай напомнить о своей идее генералу Каммхуберу (Kammhuber) во время вручения Рыцарского креста. На этот раз идее дали ход, и вскоре Технический отдел санкционировал проведение соответствующих испытаний, которые начались в сентябре 1942 г. В ходе их опробовали различный состав и расположение установок «Шраге Музик», признав оптимальным вариантом батарею из четырех 20-мм пушек MG 151/20, установленных под углом 65–70°. В октябре 1942 г. для проведения войсковых испытаний изготовили малую серию из трех Do 217J-1/U4 (W.Nr. 1370-1372). В июле следующего года на Do 217J-1/U4 опробовали идею инженера Поппендика (Poppendiek), предусматривавшую установку инфракрасного детектора над фюзеляжем, – это облегчало прицеливание в ночных условиях при стрельбе из «Шраге Музик».

Несмотря на указание Мильха, производство истребителей Do 217 продолжалось. Параллельно с созданием бомбардировщика Do 217K под моторы DB 603A, на фирме разработали и ночной истребитель Do 217N под такие же двигатели. С середины 1942 г. изготовили серию из десяти самолетов Do 217N-0, получивших также обозначения прототипов (Do 217NV1-NV10; W.Nr. 1401-1410). Первый из них поднялся в воздух 21

Кабина Do 217J, хорошо заметны четыре баллона с сжатым воздухом для электропневматической системы перезарядки MG 17

июля 1942 г. На нем, равно как и на втором, вышедшем на испытания 17 августа, еще устанавливались пушки MG FF/M, остальные получили уже новые MG 151/20. При этом карьера Do 217NV1 оказалась, увы, короткой – уже 11 октября 1942 г. он потерпел катастрофу. На Do 217NV4 испытывалась новая противообледенительная система, а Do 217NV8 применялся для испытаний радара FuG 212 «Лихтенштейн» BCR и установки «Шраге Музик». Do 217NV10 использовался для испытаний системы наведения самолетов Peil G VI/APZ 6. Остальные самолеты Do 217N-0 проходили войсковые испытания.

Серийные Do 217N-1 вооружались пушками MG 151/20 и комплектовались РЛС FuG 202. Эти самолеты сохраняли задний бомбоотсек, поскольку не исключалось их использование в качестве ночных «охотников». Установка четырех дополнительных пушек MG 151/20 «Шраге Музик» рассматривалась как опция и реализовывалась путем монтажа модификационного комплекта R22. Поскольку оборонительное вооружение для ночного истребителя было признано излишним, на части самолетов оно снималось, а уступ нижней стрелковой установки «сглаживался» длинным деревянным обтекателем. Такой вариант самолета обозначался Do 217N-1/U1.

Общий объем выпуска Do 217N-1 был относительно небольшой – 95 единиц. На производственных линиях его сменил Do 217N-2. Такие машины изначально не имели оборонительных стрелковых установок, бомболюк был зашит, а механизм бомбосбрасывателя не устанавливался. Также самолет получил более совершенный радар FuG 212 «Лихтенштейн» С-1, отличавшийся от FuG 202 меньшей массой, модифицированными антеннами, создающими меньшее аэродинамическое сопротивление, а также повышенной точностью. Дальность эффективного обнаружения составляла 100–2000 м. Благодаря указанным мероприятиям массу самолета удалось снизить, даже несмотря на усиление бронирования (под сиденьем пилота установили дополнительную бронеплиту). Скорость Do 217N-2 возросла по сравнению с Do 217N-1 на 25 км/ч, а потолок – на 1000 м. Так же, как и для Do 217N-1, предусматривалась возможность монтажа установки «Шраге Музик».

Прототип Do 217N-2 был переделан из бомбардировщика Do 217E-1 (W.Nr. 0174). Выпуск серийных Do 217N-2 начался в декабре 1942 г. В ходе выпуска часть самолетов получила еще более совершенные РЛС FuG 220 «Лихтенштейн» SN-2. Такой радар испытывался на переоборудованном Do 217E-4 (W.Nr. 52041). Производство Do 217N-2 завершилось в декабре 1943 г.

В общей сложности построили 364 ночных истребителя Do 217 (130 Do 217J и 234 Do 217N), из них 157 в 1942 г. и 207 в 1943 г.

Что могло быть дальше...

Особенностью развития люфтваффе накануне Второй мировой войны был планомерность – руководство стремилось, что называется, заглянуть в послезавтра. Практически одновременно с принятием на вооружение нового боевого самолета объявлялся конкурс на машину, призванную в перспективе его заменить. Так случилось и со средними бомбардировщиками Do 17, He 111 и Ju 88. В июле 1939 г. Технический департамент подготовил требования к «бомбардировщику Б» (Bomber B), который должен был не только обеспечить замену самолетам указанных типов, но и сделать значительный шаг вперед в проектировании средних бомбардировщиков.

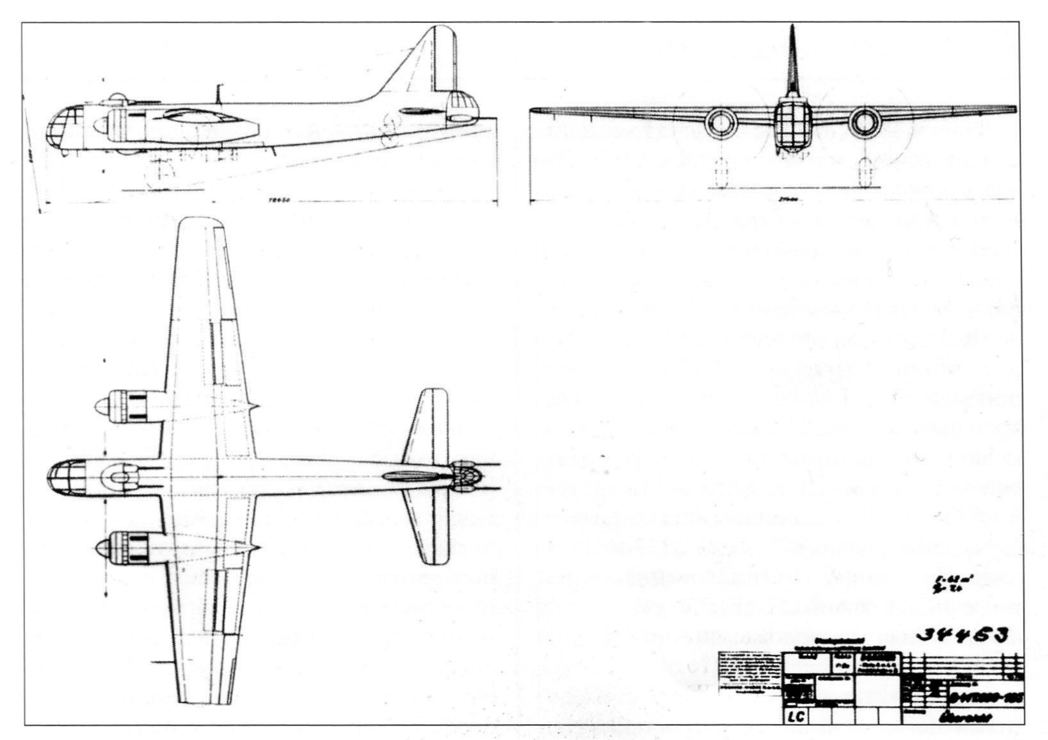
В технических требованиях к «бомбардировщику Б» прописывались не только летные качества, но и определенные элементы оборудования – прежде всего, двигатели и вооружение. В отличие от США и Великобритании, сделавших упор на четырехмоторные бомбардировщики, Германия продолжала упорно держаться за двухмоторную схему. Правда, требования к дальности, скорости полета и боевой нагрузке можно было удовлетворить лишь при достаточно мощных движках. Новые самолеты должны были получить только разрабатываемые 24-цилиндровые моторы жидкостного охлаждения DB 604 или Jumo 222. Предписывалось применение герметичной кабины и – что вытекало из этого – дистанционно управляемых стрелковых установок. Дальность полета должна была составлять не менее 3600 км, что позволяло достигнуть любую точку Британских островов с баз во Франции и Норвегии. Максимальная скорость на высоте 6000-7000 м определялась в 600 км/ч – выше, чем у тогдашних истребителей! Взлетная масса с боевой нагрузкой 2000 кг и экипажем из трех-четырех человек предполагалась в пределах 20 тонн.

Первоначльно требования были направлены четырем фирмам: «Арадо», «Дорнье», «Фокке-Вульфу» и «Юнкерсу», но позже к ним добавилась пятая – «Хеншель». В этом был резон – ведь кроме «Юнкерса» лишь «Хеншель» имел опыт создания герметичных кабин. В июле 1940 г. были определены три «финалиста» – проекты Do 317, FW 191 и Ju 288. Но вторую стадию отбора «Дорнье» не прошла – Технический департамент признал разработки «Фокке-Вульфа» и «Юнкерса» более перспективными. «Дорнье» же порекомендовали использовать наработки по Do 317 в высотных модификациях Do 217, прежде всего, Do 217P.

В 1941 г. проект Do 317 был «реанимирован» – руководство Технического департамента решило, что он сможет стать заменой для Do 217. При этом параллельно развивались две модификации. Более простой вариант Do 317A предусматривал применение двигателей DB 603A, а также обычных


Do 317V1





Проект бомбардировщика Do 417
Копия подлинного чертежа

стрелковых установок: неподвижного MG 151/15, трех MG 131 (в верхней башне, верхней и нижней линзовых установках) и двух MG 81 в боковых окнах кабины. Масса нормальной бомбовой нагрузки определялась в 3000 кг (шесть 500-кг бомб).

Do 317B должен был получить моторы DB 610A/B мощностью 2870 л.с. Такие 24-цилиндровые двигатели представляли собой, по сути, спарки DB 605. Кроме того, Do 317B отличался крылом увеличенного на 5,3 м размаха и наличием дистанционно управляемых стрелковых установок: нижней передней башни со спаркой MG 81Z, верхней башни с двумя MG 131, носовой установки с двумя такими же пулеметами (с ручным наведением) и установки в хвосте фюзеляжа с двумя 20-мм пушками MG 151/20. Масса бомбовой нагрузки должна была достигать 5600 кг (четыре 1400-кг бомбы).

В технологическом и конструктивном отношении Do 317 был близок к Do 217K/M – внешне в глаза бросались, разве что треугольные кили вместо обычных для Do 217 трапециевидных.

Для проведения летных испытаний заказали шесть предсерийных Do 317A-0, получивших и номера «V». Первый из них, Do 317V1, вышел на испытания 8 сентября 1943 г. По их итогам стало ясно, что машина не имеет никаких преимуществ перед Do 217P. Остальные пять Do 317A-0 достроили без гермокабин в варианте носителя управляемых авиабомб Hs 293A и передали в строевые части под обозначением Do 217R. Создание Do 317B дальше макета не продвинулось – программу закрыли, поскольку у авиапрома Третьего рейха появились иные приоритеты: истребители становились гораздо важнее, чем бомбардировщики.

Не дождался практической реализации еще один проект – Do 417. Разработка его началась в 1942 г. Этот двухмоторный бомбардировщик должен был получить двигатели DB 603A и однокилевое оперение, несколько напоминавшее таковое у американского бомбардировщика B-29. Самолет взлетной массой 17 т должен был поднимать 2750 кг бомб, а стрелковое вооружение согласно проекту состояло из пяти 20-мм пушек MG 151/20 – одной в носовой части, двух в верхней башне и двух в хвостовой установке. Предполагалось, что машина сможет использоваться в качестве как горизонтального, так и пикирующего бомбардировщика, а в серийное производство будет внедрена к апрелю 1944 г. Но и это изделие «Дорнье» проиграло «Юнкерсу» – выбор сделали в пользу Ju 188.

В строю люфтваффе

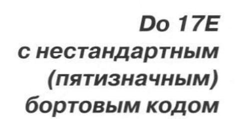
Поставки Do 17 в строевые части начались относительно поздно – в начале 1937 г. Два года, прошедшие с момента начала летных испытаний, были потрачены на доводку конструкции и отработку технологии производства – в итоге, военные получили отнюдь не «сырую» машину, а достаточно надежный самолет, вполне готовый к строевой эксплуатации. Производство бомбардировщиков Do 17E-1 и разведчиков Do 17F-1 велось параллельно. Первыми частями, принявшие новые самолеты, стали бомбардировочные группы I/KG 153 в Мерсебурге и I/KG 155 в Гибельштадте, а также дальнеразведывательная Aufkl.Gr.(F)/122 в Пренцлау. Последняя, переименованная в октябре 1937 г. в Aufkl.Gr.(F)/22, уже к апрелю получила все положенные по штату 36 Do 17F-1.

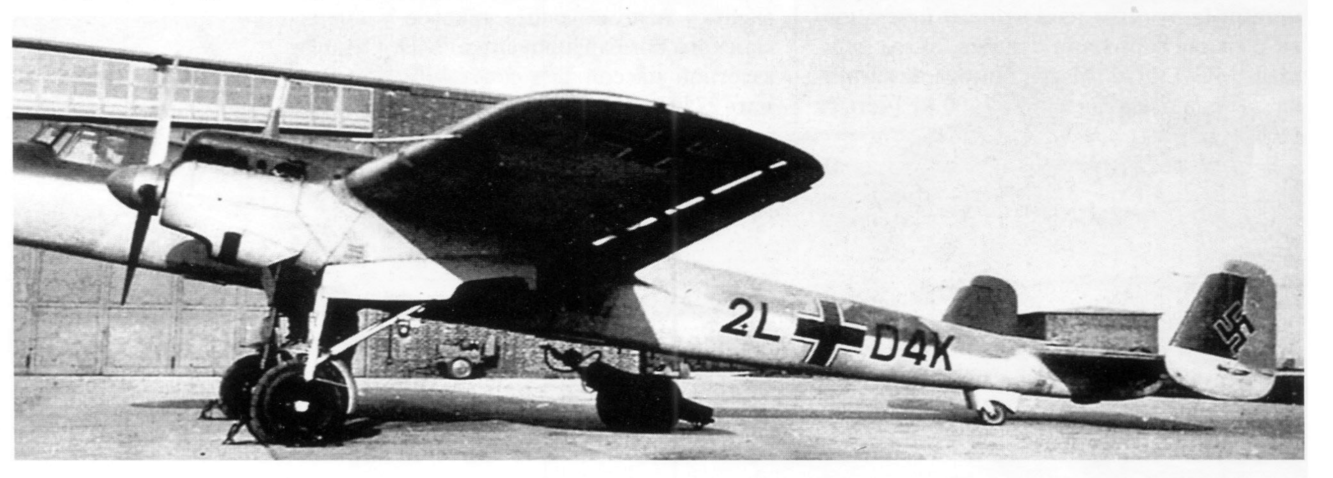
Люфтваффе, росшие как на дрожжах, сотнями поглощало новые самолеты, требовавшиеся для замены «переходных» аэропланов первого поколения. В течение 1937 г. завершили перевооружение с Do 23 на Do 17E-1 остальные группы 153-й и 155-й эскадр: II/KG 153 (Финстервальде), III/KG 153 (Альтенбург), II/KG 155 (Ансбах-Нойкирхен) и III/KG 155 (Швабиш-Халл). В октябре 1937 г. 155-я эскадра была переименована в KG 158. В том же месяце в Лигнице сформировали группу IV/KG 153, в октябре 1938 г. ставшую ядром новой 255-й эскадры и получившую обозначение II/KG 252. В ноябре 1938 г. Do 17E-1 вооружили и вновь сформированную группу I/KG 252. А еще в 1937 г. началась организация четвертой эскадры на Do 17E-1 – KG 255. Ее три группы дислоцировались в Ландсберге, Лейпхейме и Меммингене.

В разведывательных частях Do 17F-1 быстро сменяли одномоторные дальние разведчики He 70F. В течение 1937-1938 гг. новые самолеты получили группы Aufkl.Gr.(F)/121 (Нойгаузен), Aufkl.Gr.(F)/123 (Гроссенхайм), Aufkl.Gr.(F)/124 (Кассель), Aufkl.Gr.(F)/125 (Вюрцбург) и Aufkl.Gr.(F)/127 (Гослар).

Даже простой перечень частей, получивших новые машины, дает представление о размахе программы перевооружения люфтваффе. А 1 мая 1937 г. состоялся публичный дебют новой машины уже не как опытного рекордного экземпляра, а как одного из основных самолетов люфтваффе. В тот день несколько отрядов Do 17 приняли участие в грандиозном воздушном параде, приуроченном к празднованию «Имперского дня труда». При этом пропаганда всячески подчеркивала «мирный» характер празднования: «Дабы сохранить мир, необходимо держать острым меч!»

Уже в 1938 г. самолеты Do 17E и Do 17F начали понемногу переводиться в части второй линии – прежде всего, в школы бомбардировочной и разведывательной авиации, а также в школы слепых полетов. На смену им в строевые части поступали бомбардировщики Do 17M и разведчики Do 17P. А в первые месяцы 1939 г. начались поставки Do 17Z. Люфтваффе ударными темпами готовилось к большой войне. Но Do 17, так же, как и многие другие немецкие боевые самолеты, уже успели пройти крещение огнем в Испании.





Do 17E с нестандартным (пятизначным) бортовым кодом

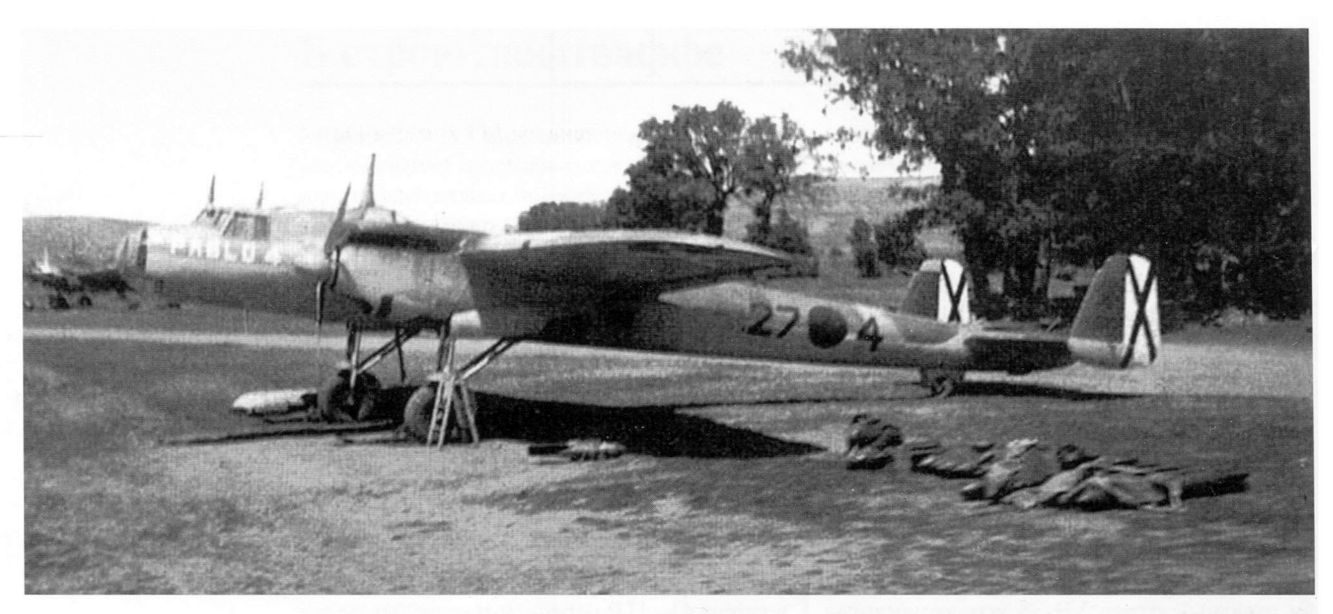
Практически одновременно с поступлением в части, дислоцированные в Германии, новые самолеты «Дорнье» появились в Испании. Опыт первых месяцев боев показал, что составляющие основу бомбардировочной группы легиона «Кондор» трехмоторные тихоходные самолеты Ju 52/3m могут успешно действовать лишь в условиях полного отсутствия воздушного противника. С появлением в Испании советских истребителей И-15 и И-16 бомбардировщики начали нести ощутимые потери. Требовалось как можно быстрее направить для «обкатки» в боевых условиях современные скоростные бомбардировщики. В январе 1937 г. в составе легиона «Кондора» сформировали опытный отряд VB/88 под командованием гауптамана Рудольфа Фрейгерра фон Моро (Rudolf Freiherr von Moreau). Наряду с самолетами He 111 и Ju 86 в состав отряда включили и пять машин Do 17E-1. Кроме того, весной 1937 г. в Испанию направили один из отрядов группы Aufkl.Gr.(F)/122 (15 самолетов Do 17F-1), сменивший в составе разведывательной авиагруппы легиона «Кондор» самолеты He 70, переданные франкистам.

После сборки и облета самолетов отряд VB/88 31 марта 1937 г. дебютировал в бою налетом на Харинто (в 40 км от Бильбао). А 18 апреля была понесена первая потеря – Do 17E обер-лейтенанта Ганса Соботки (Hans Sobotka) был сбит истребителем И-15. В последующие дни Do 17E бомбили Сантандер и дважды участвовали в налете на Гернику. Боевой опыт показал, что и скоростной Do 17E не может противостоять атакам новых истребителей противника, несмотря даже на привлечение в качестве эскорта «Мессершмиттов» Bf 109. При налете на Мадрид 8 июня югославский пилот Петрович сбил очередного Do 17E.

6 июля 1937 г. легион «Кондор» передислоцировали на юг в связи с угрозой контрнаступления республиканцев на фронте под Брунете. В тот период отряд VB/88 из опытного реорганизовали в обычный строевой отряд группы K/88 и полностью перевооружили на He 111B. Три остававшихся в строю Do 17E передали в разведывательную группу A/88, а 7 июля группа получила еще 12 Do 17E и F, прибывших из Германии. Несмотря на формальную принадлежность к разведывательной части, самолеты интенсивно привлекались к бомбовым налетам. Действуя в районе Брунете, «дорнье» бомбили Вальдемувильйо и Вилльянуэва де Камба. Звено из трех самолетов было выделено для действий на северном фронте между Бильбао и Хихоном, базируясь в Авилье. А в течение августа–октября на север передислоцировали и всю группу A/88 – теперь ее самолеты базировались в Сантандере и Льяносе. После установления франкистами контроля над побережьем группу A/88 реорганизовали – вместо трех отрядов ее раз-



Самолеты Do 17P из отряда 3.(F)/22 на аэродроме Кёльн-Ван, сентябрь 1939 г. Флаг на ближней машине, вероятно, сувенир из Испании



Один из испанских Do 17F с личным именем «Pablo 4»

делили на пять отдельных звеньев, четыре из которых летали на Do 17.

В последующие несколько месяцев «дорнье» ничем особым не отличились. Лишь в начале февраля 1938 г. отмечено их участие в битве за Теруэль, в ходе которой 5 февраля получил серьезные повреждения самолет гауптмана Герндта (Gerndt). В марте Do 17 легиона «Кондор» участвовали в тяжелых боях, поддерживая франкистское наступления в Арагоне, целью которого была Лерида. Экипажам приходилось совершать по 2–3 вылета в день. Долгое время удавалось избегать потерь, но 7 апреля в окрестностях Кубельса был сбит самолет лейтенант Макса Кендела (Max Kendel).

Во второй половине апреля группа А/88 сыграла важную роль в наступлении националистов на побережье Средиземного моря. Ее «дорнье» летали на разведку и бомбардировку баз снабжения и коммуникаций в районе Валенсии, действовали также по целям в районах Бунюэль-Тудела, Сарагоса и Алькакниц. Валенсия была главной целью для самолетов А/88 и в мае–июле. Кроме того, летом 1938 г. самолеты принимали участие в битве на р. Эбро. Не обходилось без потерь – два Do 17 были сбиты во второй половине июня, а еще один – 5 августа.

В августе 1938 г. часть Do 17E и F передали франкистам, укомплектовавшим такими самолетами группу 8-G-27. Экипажи были смешанными – испано-немецкими. Сами испанцы прозвали Do 17 «Бакалаос» – «Треска». Осенью в Испанию поступили 10 новых разведчиков Do 17P-1, существенно превосходивших по своим характеристикам прежние модификации. Но в группе А/88 они побывали лишь «транзитом» и, видимо, сразу же были переданы испанцам – по состоянию на 31 ноября 1938 г. в группе А/88 числилось пять Do 17 (включая один неисправный), но только старых модификаций E и F. Группа 8-G-27 к тому времени располагала 14 Do 17.

В декабре 1938 г. «дорнье» групп А/88 и 8-G-27 обеспечивали подготовку и проведение каталонской операции – последнего крупного наступления франкистов. В январе 1939 г. сократившаяся до одного звена группа А/88 базировалась в Сабаделле северо-западнее Барселоны. По состоянию на 15 февраля в ней насчитывалось два Do 17E и два Do 17F. Вскоре и эти машины передали испанцам. К моменту окончания гражданской войны группа 8-G-27 располагала 13 самолетами Do 17 разных модификаций. В составе ВВС Испании эти машины эксплуатировались в течение еще нескольких лет.

Опыт применения Do 17 в Испании показал, что машина является неплохим дальним разведчиком. И хотя в роли бомбардировщика ее заметно превосходил He 111, «дорнье» привлекался и для решения ударных задач. Наиболее существенными недостатками Do 17, вскрывшимися в ходе боев, стали слабость его оборонительного вооружения и малая бомбовая нагрузка.

Польская кампания

В начале 1939 г. люфтваффе начало получать самолеты новой модификации Do 17Z. Это совпало по времени с серьезной реорганизацией и переименованием бомбардировочных эскадр. Три из четырех эскадр, летавших на Do 17, были сокращены в своем составе с трех до двух групп каждая, четвертую перевооружили на He 111. При этом из освободившихся при реорганизации трех групп Do 17 сформировали еще одну эскадру. Таким образом, II/KG 153 и III/KG 153 стали, соответственно, II/KG 3 и III KG 3, I и III/KG 158 стали I и III/KG 76, I и II/KG 252 – I и II/KG 2. Группы I и III/KG255 были перевооружены He 111 и стали I и III/KG 51, а III/KG 255, сохранив свои «дорнье», стала III/KG 77. В эту же вновь сформированную эскадру включили группы I/KG 153 и II/KG 158, ставшие, соответственно, I и II/KG 77. То есть в четырех эскадрах имелось девять бомбардировочных групп Do 17. В общей сложности эти части располагали 370 бомбардировщиками (319 исправных), в т.ч. 212 Do 17Z-1 и Z-2 (188 исправных), остальные – Do 17M-1 и Do 17E.

Очень много Do 17 было в разведывательных частях: к началу Второй мировой войны этими самолетами было укомплектовано 21 дальнеразведывательный отряд, в том числе четыре отряда в группе Aufkl.Gr.(F)/121, по три – в Aufkl.Gr.(F)/11, Aufkl.Gr.(F)/22, Aufkl.Gr.(F)/122, Aufkl.Gr.(F)/123 и по одному – в пяти группах ближней разведки. Инструкторская эскадра LG 2 имела Do 17 в двух дальнеразведывательных отрядах – 7. и 8.(F)/LG 2. Старые Do 17F-1 сохранялись лишь в одном отряде, остальные были перевооружены Do 17P-1. Всего эти 23 отряда имели 262 самолета (235 боеспособных).

Кроме того, Do 17 эксплуатировала группа разведки главнокомандования люфтваффе Aufkl.Gr./Ob.d.L. и специальная часть Ln.Abt.100, предназначавшаяся для целеуказания бомбардировщикам (в ней, наряду с Do 17Z эксплуатировались и редкие Do 17U). Наконец, штабные отряды всех девяти групп пикирующих бомбардировщиков и летающей на He 111 эскадры KG 51 имели в своем составе по три Do 17M-1.

Для боевых действий против Польши выделили в общей сложности свыше 540 самолетов Do 17 различных модификаций. Подробное расписание частей, воевавших на Do 17 над Польшей, приведено в таблице. При этом в составе сил люфтваффе, призванных сдерживать польских союзников на Западе, было лишь четыре небольших подразделения с самолетами Do 17P: в составе 2-го воздушного флота – дальнеразведывательный отряд 1.(F)/122 в Госларе (12 машин) и отряд разведки погоды We.Ku.St. 26 (шесть), а в составе 3-го – 1. и 2.(F)/123 (24 самолета). Еще четыре отряда – 1., 2. и 3.(F)/22, а также 7.(F)/LG 2 (в общей сложности, 48 Do 17P, из них 41 исправный) – находились в подчинении группы армий «C» на Западе.



Do 17Z из отряда 4./KG 77 на полевом аэродроме. Сентябрь 1939 г.

Части люфтваффе, вооруженные Do 17, участвовавшие в кампании против Польши по состоянию на 1 сентября 1939 г.

Часть	Место дислокации	Количество самолетов общее / исправных	Тип самолетов
Главнокомандование люфтваффе			
3.(F)/Ob.d.L.	Альтес Лагер	9	Do 17
1-й воздушный флот			
1. и 3.(F)/121	Старгард	24/17	Do 17P/F
1-я авиационная дивизия			
2.(F)/121	Шёнфельд	11/10	Do 17P/F
штабные отряды II, III/ St.G 2, IV(St)/LG 1	Столып, Аннафельд	9/9	Do 17M
Командование люфтваффе «Восточная Пруссия»			
1.(F)/120	Нойгаузен	12/11	Do 17P
штаб, I и II/KG 2	Йезау, Гердауен, Шиппенбейль	84/79	Do 17M/Z
штаб, I и II/KG 3	Эльбинг, Хейлигенбейль	87/73	Do 17Z
штабной отряд I/St.G 1	Эльбинг	3/2	Do 17M
Инструкторская дивизия люфтваффе			
4.(F)/121	Йезау	12/11	Do 17P/F
4-й воздушный флот			
3.(F)/123	Швейдниц	12/12	Do 17P
2-я авиационная дивизия			
3.(F)/122	Войссельдорф	12/10	Do 17P
штаб, I и III/KG 76	Бреслау, Циперс	84/84	Do 17Z
штаб, I, II и III/KG 77	Бриг, Гротткау	123/113	Do 17E
Командование люфтваффе специального назначения			
1.(F)/124	Шльоссвальден	11/10	Do 17P
штабные отряды I/St.G 2, I/St.G 76, I и II/St.G 77	Нидер-Эльгурт, Нойдорф	12/12	Do 17P
В оперативном подчинении сухопутных войск			
Группа армий «Север»			
2.(F)/11	Бад Польцин	12	Do 17P
3-я армия			
3.(F)/10	Визенгоф	12/9	Do 17P
4-я армия			
3.(F)/11	–	12/10	Do 17P
Группа армий «Юг»			
4.(F)/11	Нейссе	12/11	Do 17P
10-я армия			
3.(F)/31	Штюбендорф	12/7	Do 17P
14-я армия			
4.(F)/14	–	9	Do 17P

Еще до начала боевых действий воздушное пространство Польши систематически нарушали разведчики Do 17F. Интересно, что упоминаний о полетах более современных самолетов Do 17P не встречается – вероятно, руководство люфтваффе опасалось, что эти машины могли бы попасть в руки противника. А может, просто поляки неверно идентифицировали самолеты, опознавая их всех как «Do 17F».

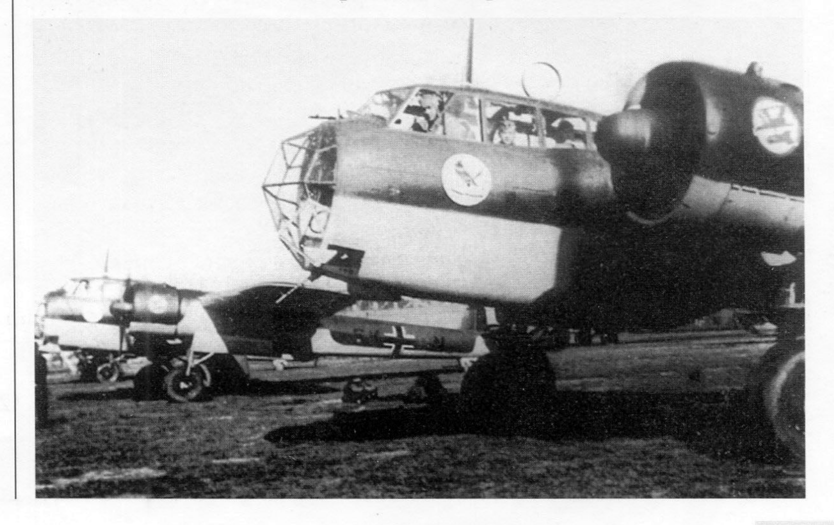
Действуя на высотах порядка 6000 м, разведчики были недосягаемы для польских истребителей P.11. Подпоручик Васлав Круль (Waclaw Król) из краковского 2-го авиаполка так вспоминал свою встречу с Do 17F: «...Немец вел себя так, словно не замечал меня. Спокойно и ровно летел в восточном направлении. Подойдя поближе, я смог разглядеть силуэт двухмоторного самолета. То был немецкий «Дорнье» – серебристый, стройный, мощный и грозный...

Двигатель моего самолета работал тяжело, при любом резком маневре я мог потерять управление... Вдруг я с удивлением заметил, что моторы «Дорнье» задымили, а самолет начал набирать высоту и отрываться от меня, не меняя направления полета... Пилот, заметив меня, прибавил газу, увеличив скорость и высоту полета...». Ничего удивительного – ведь скорость P.11 была гораздо меньше, чем у Do 17.

Первую для Do 17 боевую задачу в начавшейся войне выполнил один из отрядов III/KG 3. Взлетев с аэродрома Хейлигенбейль в Восточной Пруссии, самолеты вслед за звеном пикировщиков Ju 87 около 5.30 1 сентября нанесли удар по предмостным укреплениям у Тчева. Однако на севере Польши действия авиации не были особо масштабными из-за плохой погоды. А вот на юге люфтваффе получило шанс продемонстрировать свою ударную мощь. Наряду с He 111 здесь активно действовали и «дорнье». Машины Do 17E из III/KG 77, ведомые оберстом Вольфгангом фон Штуттерхеймом (Wolfgang von Stutterheim) утром 1 сентября бомбили аэродром Краков-Раковице. Самолеты сбросили бомбы с бреющего полета – с высоты, не превышавшей 50 м, вследствие чего некоторые машины получили повреждения от разрывов собственных бомб. Именно эта группа первой во Второй мировой войне понесла боевые потери: два ее самолета были атакованы польским истребителем, пилотируемым подпоручиком Владиславом Гнышем (Wladyslaw Gnyś). Обнаружив противника примерно в 1000 м ниже, Гнышь обстрелял обе вражеские машины, которые впоследствии столкнулись. Экипажи обоих «дорнье» погибли. Главной причиной потери следует признать отсутствие надлежащей координации – самолеты III/KG 77 после удара по цели утратили строй и возвращались на базу поодиночке или небольшими группами, неспособными эффективно обороняться от истребителей.

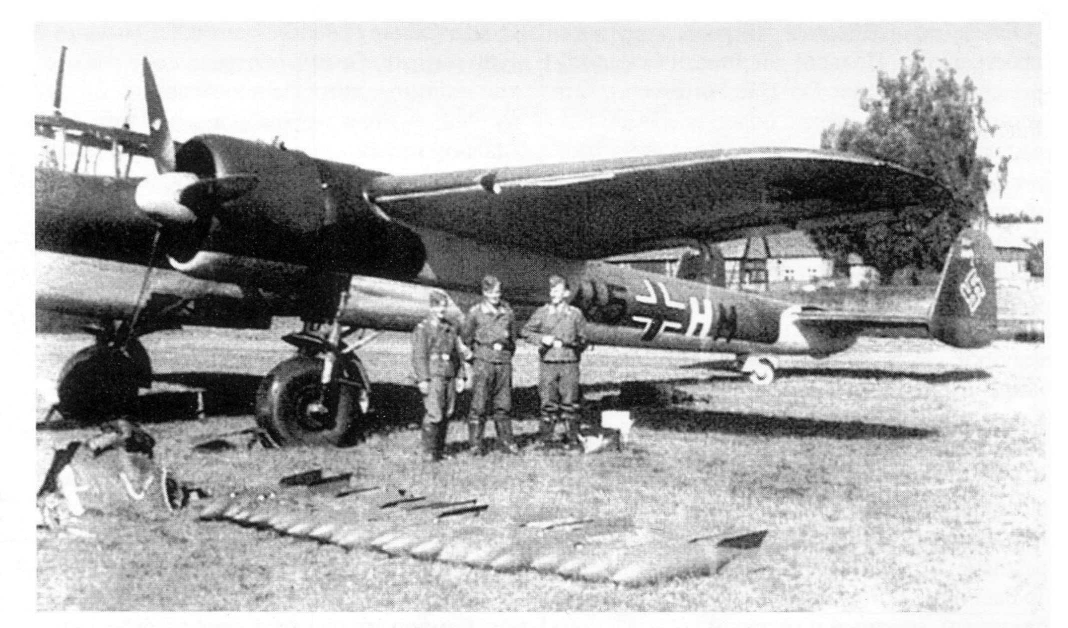
Самолеты из II/KG 77 в первый день войны бомбили аэродромы Кросьне и Модерувце. А после полудня, когда погода на севере улучшилась, в бой вступили «бомберы» из KG 2 – их целями стали аэродромы в Плоцке, Лиде, Бялой Подляске и Малашевичах. В общем же, задачи, выполняемые группами «дорнье», были типичными для первого дня войны – в тот день 57 % вылетов бомбардировщиков люфтваффе было направлено против польских аэродромов. Едва ли не единственную задачу, не связанную с работой по аэродромам, выполнила после полудня группа I/KG 77, возглавляемая майором Бальком (Balk). Ее самолеты бомбили местечко Велюнь, где была замечена концентрация польской кавалерии. «Дорнье» выполнили своеобразную «зачистку» после того, как по цели уже отработали две группы пикировщиков. Когда вечером того же дня в Велюнь вступили части вермахта, оказалось, что в городке погибли почти 2000 мирных жителей, а 70 % зданий разрушены...

2 сентября отличились экипажи разведчиков Do 17P из отряда 1.(F)/124. Сменяя друг друга, они барражировали в воздухе и не позволили полякам подорвать мост через

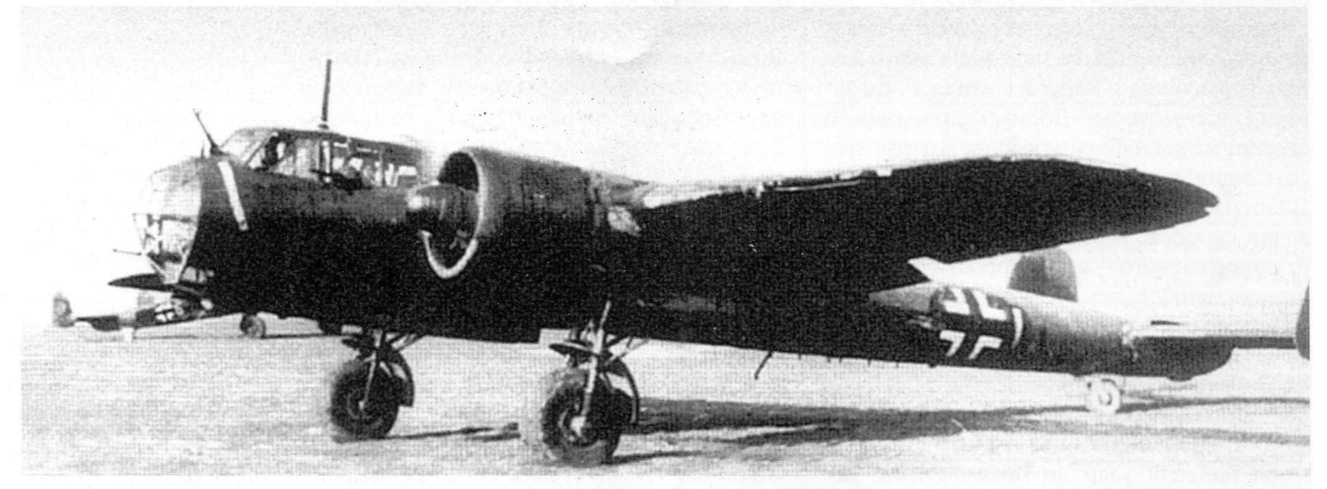


Do 17Z из отряда 5./KG 3. Хейлигенбейль, сентябрь 1939 г.

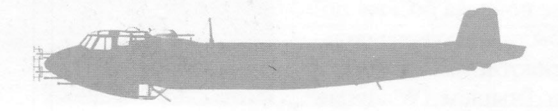
Do 17Z из отряда 4./KG 2. У самолета подготовлены к подвеске два десятка 50-кг авиабомб. Сентябрь 1939 г.



Полностью окрашенный в черный цвет самолет Do 17Z-2 из состава эскадры KG 2



р. Варта южнее Радомска. Всякая попытка саперов приблизиться к мосту пресекалась пулеметным огнем с самолетов-разведчиков. Бомбардировщики же постепенно переключились на работу по промышленным объектам и административным центрам. Так, самолеты из KG 77 бомбили Лодзь, Томашув, Скерневице, Кельце и Ченстохову. На второй неделе боев в Польше главными целями для Do 17 стали железные дороги в восточной части страны – линии Варшава–Минск Мазовецкий–Седльце, Люблин–Брест–Ковель, Белосток–Волковыск и др. 25 сентября эскадра KG 77 в полном составе (около 100 самолетов) приняла участие в большом налете на Варшаву, ставшем последней крупной операцией для самолетов Do 17E – вскоре ее перевооружили на Do 17Z. 27 сентября самолеты Do 17 выполнили последние вылеты в Польше, целью которых была крепость Модлин. В общей сложности в ходе польской кампании было потеряно 53 Do 17 – 28 бомбардировщиков и 25 разведчиков. Еще 20 бомбардировщиков и 9 разведчиков получили повреждения.



Боевые действия на Западе

Еще продолжались бои в Польше, а люфтваффе уже начало переброску частей на Запад. Так, 21 сентября 1939 г. отбыли штабной отряд и обе группы эскадры KG 2, а также эскадра KG 76. В октябре за ними последовали эскадры KG 3 и KG 77, передислоцировались и разведывательные отряды. Но пока главные силы вермахта сражались в Польше, боевые вылеты над территорией Франции не осуществлялись. Лишь когда судьба Польши была уже решена, 25 сентября люфтваффе провело первую операцию над французской территорией: тройка Do 17P из отряда 1.(F)/123 отсняла аэродромы Реме, Мурмелон, Шалон-сюр-Марн, Витри, Бриенн, Труа и Сезанн. И в последующие месяцы «странной войны» разведывательные отряды были практически единственными частями, вооруженными Do 17, которые принимали участие в боевых действиях. Потери были весьма редкими – первый «дорнье» был сбит над Францией лишь 30 октября, когда Do 17P из отряда 2.(F)/123 стал жертвой «Харрикейнов» 1-й эскадрильи. Тем самым он стал и первым самолетом, сбитым истребителями Британских экспедиционных сил. Но во многих случаях экипажам разведчиков удавалось отбиться. 7 апреля 1940 г. Do 17P из отряда 1.(F)/123, возвращаясь из полета в район Лаона, был перехвачен парой французских истребителей «Моран» MS.406. Истребители преследовали разведчика несколько десятков километров, расстреляв весь боекомплект, но из-за плотного огня стрелков «дорнье» так и не смогли причинить ему повреждения. На смену им подоспели еще три «морана», но и те не добились успеха. Более того, один из истребителей, неосторожно приблизившись к разведчику, был подбит и сел на вынужденную в поле.

Несколько месяцев затишья были потрачены люфтваффе с пользой – формировались новые части, осуществлялось перевооружение уже существующих. Так, в ноябре 1939 г. с Do 17M на Do 17Z пересела группа I/KG 2, а в марте следующего года в этой эскадре сформировали и третью группу, также получившую Do 17Z. В январе 1940 г. до трех групп довели и состав KG 76, сформировав II/KG 76 на аэродроме Вельс. Еще раньше, в ноябре 1939 г., в Киле-Хольтенау создали группу морской авиации Kü.Fl.Gr. 606, предназначенную для действий по морским целям и вооруженную Do 17Z. Высвободившиеся из бомбардировочных частей

Даже мягкая западноевропейская зима добавляла авиаторам проблем. Пока пилот этого Do 17P из разведывательной авиагруппы Aufkl.Gr 11 прогревает двигатели, техники пытаются очистить узлы навески элеронов и закрылков от набившегося туда снега. Зима 1939/1940 гг.





Do 17Z готов к боевому вылету

Работы на раскапотированном двигателе Do 17Z



Do 17M передавались в дальнеразведывательные отряды. Выбор, надо признаться, не очень удачный — ведь из-за менее экономичных двигателей эта модификация уступала в дальности полета Do 17P. Но уже весной 1940 г. в дальнеразведывательные части начали поступать самолеты новых типов – прежде всего, Bf 110 и Ju 88, а также в небольшом количестве – и Do 215B.

Именно недостаточная дальность стала причиной очень ограниченного участия Do 17 в операции «Везерюбунг». Для действий по захвату Дании и Норвегии выделили только два разведывательных отряда, вооруженных Do 17P – 1.(F)/120 из Любека-Бланкензее и 1.(F)/122, базирующийся в Гамбурге-Фюльсбюттель. Уже на второй день операции, 10 апреля 1940 г., отряд 1.(F)/120 в составе 9 самолетов перелетел в Норвегию, на аэродром Ставангер-Сола. Вскоре к нему присоединился и 1.(F)/122. Но поскольку разведчикам приходилось действовать, главным образом, над морем и на большие дистанции, то 1.(F)/122 практически сразу же по прибытию перевооружили He 111 и Ju 88. Несколько «хейнкелей» получил в дополнение к «дорнье» и отряд 1.(F)/120. Потери, понесенные разведчиками в норвежской кампании, были весьма незначительны. Лишь 30 апреля вследствие британского налета на Ставангер-Сола был уничтожен один Do 17P, а второй получил повреждения. В начале мая 1940 г. отряд 1.(F)/120 был переброшен в Тронхейм-Вернес. По состоянию на середину месяца в нем числилось 5 Do 17P (3 исправных) и 3 He 111H (все неисправные). А в Ставангер-Сола в распоряжение командования сформированного в Норвегии 5-го воздушного флота прибыл дальнеразведывательный отряд 3.(F)/Ob.d.L., располагавший дюжиной He 111H и таким же количеством Do 215B-4.

К моменту начала решающего наступления на Западе 10 мая 1940 г. люфтваффе располагало четырьмя полными эскадрами бомбардировщиков Do 17Z – в общей сложности 12 групп. Все они были задействованы в операции. В разведывательных частях «дорнье» оставалось относительно немного – большинство дальеразведывательных отрядов уже были перевооружены или перевооружались новыми самолетами. Старые Do 17M продолжали эксплуатироваться лишь в штабных отрядах эскадр пикировщиков. Подробнее состав частей, воевавших на Do 17 на Западе по состоянию на 10 мая 1940 г. приведен в таблице. В общей сложности в строю было свыше 470 бомбардировщиков и 180 разведчиков Do 17/215.

Как и в польской кампании, началу «блицкрига» на Западе предшествовали интенсивные разведывательные полеты. Do 17P планомерно «обследовали» районы Страсбурга, Мюльхауза, Бельфора и Кольмара. Как правило, полеты осуществлялись на высотах порядка 6000 м. 10 мая в бой были брошены крупные силы бомбардировщиков. Для групп, вооруженных Do 17Z, главными целями стали вражеские аэродромы. Наряду с ними, в первый день войны «дорнье» бомбили порт Роттердам и суда, находящиеся в нем. О накале боев в первый день операции свидетельствуют цифры потерь: люфтваффе лишились 22 Do 17Z, трех Do 17P и пары Do 215B – из общего количества в 308 потерянных самолетов.

11 мая «дорнье» вновь действовали по аэродромам в Бельгии и северной Франции. Наибольших успехов добился отряд 4./KG 2, возглавляемый обер-лейтенантом Реймерсом (Reimers). Его самолеты, преодолев

Части люфтваффе на Западе, вооруженные Do 17/215, по состоянию на 10 мая 1940 г.

Часть	Место дислокации	Количество самолетов общее / исправных	Тип самолетов
2-й воздушный флот			
Stab/KG 77	Дюссельдорф	8/6	Do 17Z
I/KG 77	Верль	35/28	Do 17Z
II/KG 77	Дюссельдорф	35/28 1/1	Do 17Z Do 215B
III/KG 77	Дюссельдорф	34/21	Do 17Z
Aukl.St.z.b.V*	Бремен	5/4 2/1	Do 17M He 111H
Stab/St.G 2	Кельн-Остхейм	6/5 4/3	Do 17M Ju 87B
Stab/St.G 77	Кельн-Буцвейлерхоф	6/5 4/3	Do 17M Ju 87B
2.(F)/123	Мёнхенгладбах	12/10	Do 17P
Wekusta 26**	Мюнстер-Лодденхейде	6/3 4/3	Do 17Z He 111H
3-й воздушный флот			
Stab/KG 2	Ансбах	7/5 1/1	Do 17Z Do 215B
I/KG 2	Гибельштадт	36/22	Do 17Z
II/KG 2	Ансбах	36/28	Do 17Z
III/KG 2	Иллесхейм	36/30	Do 17Z
Stab/KG 3	Вюрцбург	6/6	Do 17Z
I/KG 3	Ашаффенбург	35/31	Do 17Z
II/KG 3	Швейнфурт	36/27	Do 17Z
III/KG 3	Вюрцбург	35/28	Do 17Z
Stab/KG 76	Нидда	4/4 1/0	Do 17Z Do 215B
I/KG 76	Нидда	36/22	Do 17Z
II/KG 76	Нидда	34/25	Do 17Z
III/KG 76	Нидда	35/26	Do 17Z
Stab/St.G 1	Зидбург	6/5 3/3	Do 17M Ju 87B
4.(F)/121	Габлинген	10/7 2/1	Do 17P Ju 88A

5.(F)/122	Кельн-Ван	11/9	Do 17P
1.(F)/123	Лангендибах	8/6 6/3	Do 17P Ju 88A
3.(F)/123	Гельхаузен	9/7 3/2	Do 17P Ju 88A
Wekusta 51**	Лангендибах	1/1 4/3	Do 215B He 111H
В оперативном подчинении сухопутных войск			
3.(F)/10	Обербрюх-Зюд	4/4 13/8	Do 17M Do 17P
2.(F)/11	Ордорф	12/10	Do 17P
4.(F)/14	Дюссельдорф	5/4 12/10	Do 17M Do 17P
1.(F)/22	Франкфурт-Ребсток	12/9	Do 17P
2.(F)/22	Бонн-Хангелар	6/6 11/10	Do 17M Do 17P
3.(F)/22	Кобленц-Картхаузен	7/5 11/10	Do 17M Do 17P
3.(F)/31	Франкфурт-Майн	4/2 12/9	Do 17M Do 17P
7.(F)/LG 2	Дюссельдорф	7/7 12/10	Do 17M Do 17P

* Разведывательный отряд специального назначения.
** Отряд разведки погоды.

на высоте несколько десятков метров линию Мажино, вышли на аэродром Ре, где базировалась британская 114-я эскадрилья. Ее «Бленхеймы» выстроились на летном поле – как раз завершалась подготовка к вылету. Самолеты Реймерса прицельно сбросили груз 50-кг бомб и обстреляли аэродром из пулеметов. В итоге, девять «Бленхеймов» были уничтожены, а все остальные повреждены. «Дорнье» лейтенан-



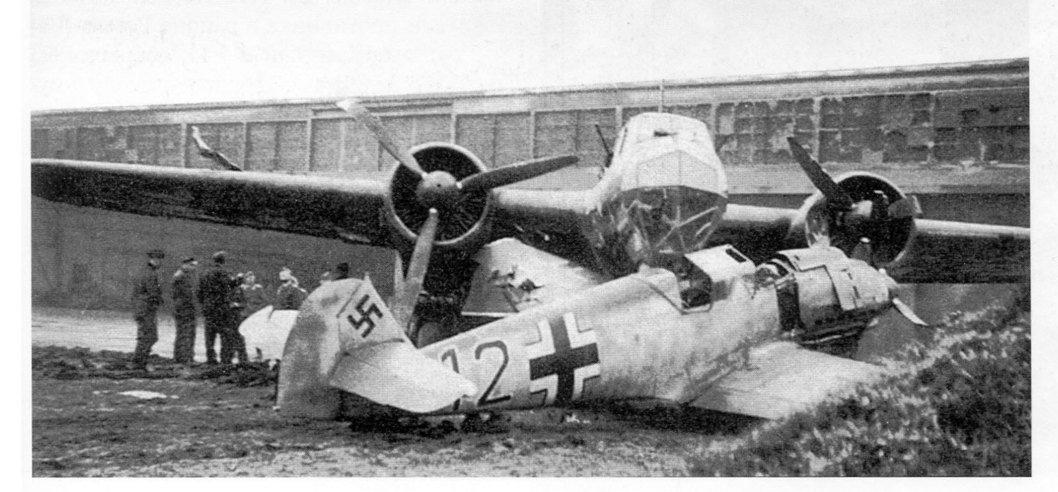
В Норвегии «дорнье» встречались довольно редко. Этот разведчик Do 17P сфотографирован на аэродроме Гердла

та Борншейна (Bornschein) выполнил дополнительный круг над целью – на его борту находился кинооператор, отснявший ход и результаты налета. Несколько дней спустя этот фильм был показан лично фюреру. На обратном пути один самолет отряда задел за верхушки деревьев и повредил хвостовое оперение, а затем был обстрелян зенитками. Пилот был тяжело ранен, но штурман смог занять его место и дотянуть до аэродрома Франкфурт-Ребсток.

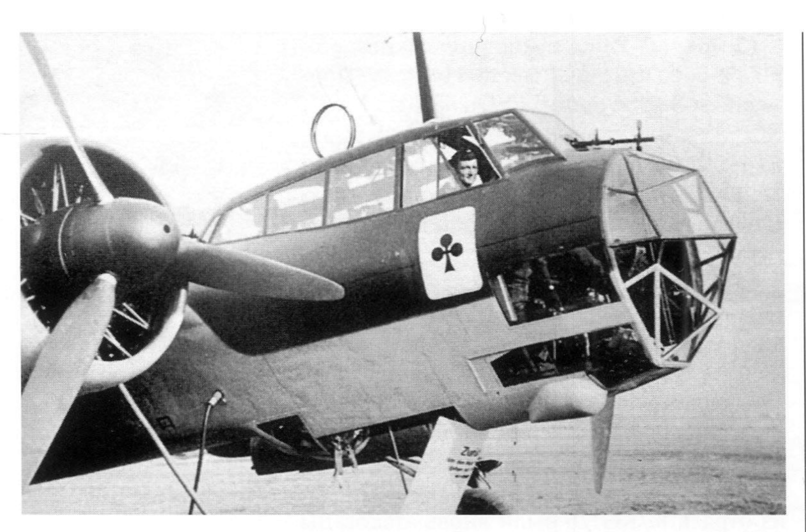
Потери люфтваффе во второй день «блицкрига» оказались существенно ниже, чем накануне. Не последнюю роль в этом сыграло отлаженное взаимодействие бомбардировщиков с истребителями прикрытия. Прекрасной иллюстрацией может служить бой над Реймсом, где 30 Do 17Z из III/KG 76, сопровождаемые полутора десятками Bf 110C из I/ZG 26, были атакованы пятеркой британских «Харрикейнов» 1-й эскадрильи. Пилоты последних заявили десять воздушных побед. Действительность же оказалась куда как прозаичнее. «Церштереры» сумели не подпустить «Харрикейны» к прикрываемым бомбардировщикам. Британцы реально сбили два Bf 110C ценой потери одного своего истребителя, но помешать бомбардировщикам выполнить свою задачу они не смогли. Все же, по крайней мере, один Do 17Z 11 мая стал жертвой британцев – самолет из 2./KG 2 юго-восточнее Реймса сбили «Харрикейны» 501-й эскадрильи. Экипаж попал в плен. Еще три Do 17Z стали жертвами французских истребителей. Ранним утром 13 мая у Реймса вновь был сбит «дорнье» – на этот раз разведчик Do 17P из отряда 1.(F)/22, ставший жертвой «Харрикейнов» из 73-й эскадрильи.

15 мая над Реймсом практически повторился бой, имевший место 11 числа. Примерно в 8 утра около 40 Do 17Z из I и II/KG 3, сопровождаемые «церштерерами» Bf 110C, были атакованы «Харрикейнами» из 1-й эскадрильи. Пилоты «стодесятых» сделали все возможное, чтобы не подпустить противника к «бомберам», – истребители 1-й эскадрильи сбили два Bf 110C, потеряв две свои машины, но к бомбардировщикам не прорвались. Но в момент схватки подошли еще и «Харрикейны» 501-й АЭ. Тем удалось-таки «завалить» одного «дорнье», однако бортстрелки бомбардировщиков сбили и пару вражеских истребителей. А около 11.00 в районе Намюра семь Do 17Z из отряда 8./KG 76 были вновь атакованы противником – и на этот раз ими оказались британские «Харрикейны». В скоротечном бою был сбит один «дорнье», но и противник потерял два истребителя – одного сбили бортстрелки «бомберов», а другого –





«Ну что, будем вызывать фельджандармерию или так разберемся?» Bf 109D врезался в бомбардировщик Do 17 из отряда 9./KG 3. Амстердам, 1940 г.



Этот Do 17Z-2 из эскадры KG 3 сфотографирован в Сен-Троне (Франция) в июне 1941 г.

«мессершмитты» сопровождения. Вечером самолеты из I/KG 76 бомбили Лилль. И на этот раз четко сработали сопровождавшие их «церштереры», сбившие три «Харрикейна» ценой потери двух своих машин. Четвертый британский истребитель стал жертвой оборонительного огня бомбардировщиков. Потери же среди Do 17Z составили лишь одну поврежденную машину.

Утром 18 мая самолеты 4./KG 76 бомбили Винтри, потеряв в бою с вездесущими «Харрикейнами» одну машину. Вскоре после полудня 19 мая самолеты KG 77 нанесли удар по Лиллю, потеряв одного Do 17Z. Правда, сопровождавшие их Bf 109E сумели сбить сразу шесть «Харрикейнов». А 20 числа ощутимые потери понесли разведчики: над Турнэ был сбит Do 215B из 3.(F)/Ob.d.L., а отряды 3.(F)/10 и 5.(F)/122 потеряли по одному Do 17P.

Пилот и штурман Do 17Z в кабине во время полета. Хорошо виден пулемет MG 15 с барабанным магазином и гибким гильзоотводом



25 мая впервые за всю кампанию на Западе «дорнье» были брошены непосредственно против группировок вражеских войск. Самолеты KG 77 совместно с пикировщиками из St.G 1 бомбили французские соединения, пытающиеся контратаковать под Амьеном. А 27 мая главной целью для «дорнье» стал Дюнкерк – после полудня по нему отработали самолеты KG 2 и KG 3. При этом были понесены тяжелые потери. Четыре звена Do 17Z из III/KG 3 без истребительного сопровождения пытались атаковать нефтебазу, находящуюся западнее порта. Подоспевшие «Спитфайры» в течение нескольких минут сбили шесть бомбардировщиков. Дюнкерк был главной целью для Do 17Z и в последующие дни вплоть до 31 мая.

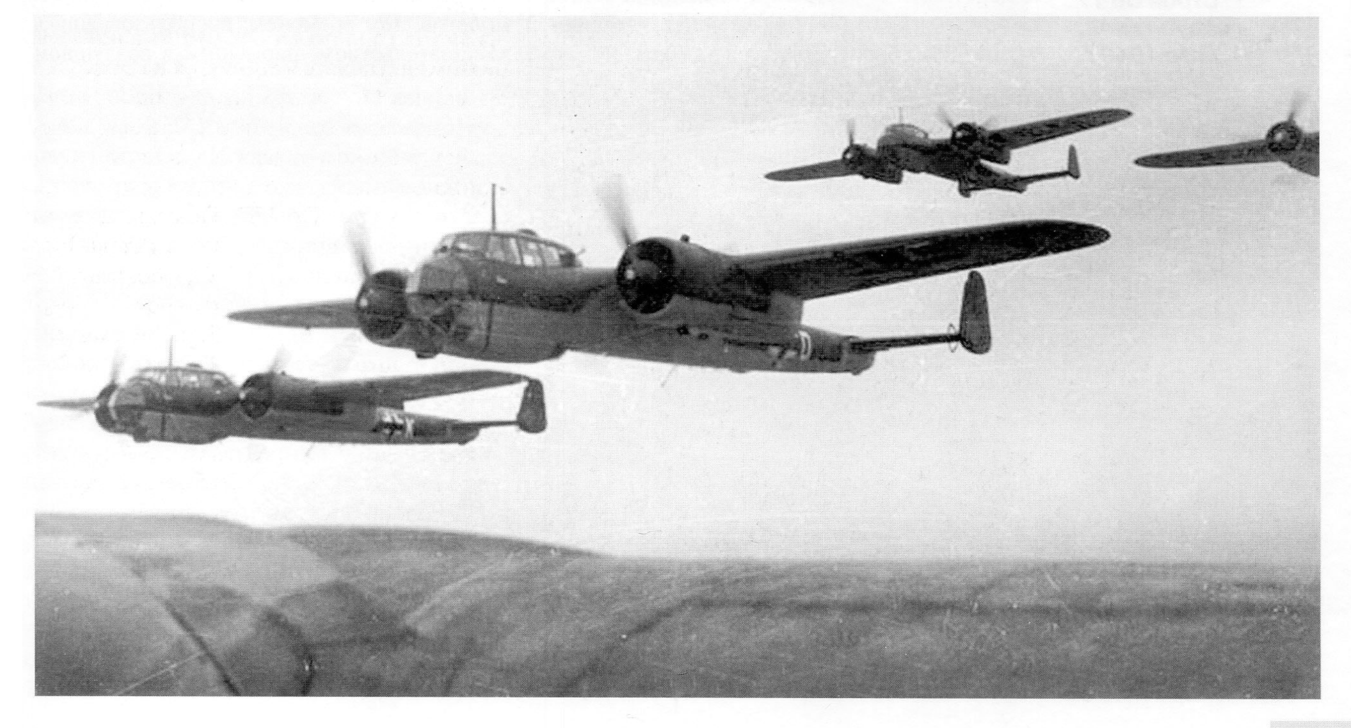
3 июня 1940 г. люфтваффе осуществили одну из крупнейших авиационных операций кампании на Западе под шифром «Паула». Целью ее было уничтожение остатков французской авиации, сгруппированных на аэродромах вокруг Парижа, а также предприятий авиапромышленности. Среди шести бомбардировочных эскадр, привлеченных к этой операции, были KG 2 и KG 3. А вот двум группам из KG 76 не удалось достичь целей: они были встречены французскими истребителями, сумевшими разбить строй Do 17Z. Два «дорнье» были сбиты, остальные вернулись на собственные аэродромы. А с 5 июня бомбардировщики поддерживали наступление группы армий «В» на Сомме. На рассвете 9 июня началось наступление группы армий «А», целью которого было форсирование р. Эна между Ретелем и Суассоном. «Первую скрипку» в авиационной поддержке наступающих войск играли эскадры Do 17Z. Первый налет на позиции противника в районе Ретель-Вуазье, осуществленный в 5.45, обошелся без потерь. А вот вторая группа – около полусотни Do 17Z из KG 2 – была перехвачена легкими истребителями «Кодрон» CR.714. Они сумели сбить одного бомбардировщика и два «мессершмитта» из группы прикрытия, но и сами потеряли семь самолетов. 11 июня фронт на Энее был прорван, но ухудшение погоды обусловило то, что в последние дни французской кампании части люфтваффе оставались довольно пассивными. Но к тому времени воля французов к сопротивлению была уже окончательно сломлена...

Битва за Британию

После поражения Франции следующей целью люфтваффе стала Великобритания. Летом 1940 г. разворачивалась «битва за Британию» – одно из ключевых событий в истории Второй мировой войны. Для участия в ней люфтваффе выделило основные силы 2-го и 3-го воздушных флотов, соединения которых перебазировались на аэродромы Франции, Бельгии и Нидерландов, а также часть сил 5-го воздушного флота, действующих из Норвегии. В их составе были и восемь групп бомбардировщиков Do 17Z – все в составе 2-го воздушного флота. В частности, 1-й авиакорпус имел в своем составе I и III/KG 76 (группа II/KG 76 к июлю 1940 г. была перевооружена на Ju 88A), дислоцированные в Бувэ и Круанель-эн-Вексин. Во 2-й авиакорпус входили две полные эскадры Do 17Z – KG 2 (ее группы находились в Эпинуа, Аррасе и Камбрэ) и KG 3 (Ле Куло, Антверпен и Сен-Тронд). Привлекались и несколько дальнеразведывательных отрядов, в которых еще оставались Do 17P, а из Норвегии действовала разведгруппа главнокомандования люфтваффе Aufkl. Gr.Ob.d.L с самолетами Do 215B. Эскадра KG 77 была временно выведена из состава боеготовых сил – она в полном составе перевооружалась на Ju 88A.

В самой «битве за Британию» выделяют несколько этапов, характеризирующихся различным размахом и интенсивностью налетов люфтваффе. На первом из них, иногда имеющимся «битвой за Канал» (с 1 июля до конца первой декады августа 1940 г.) главную роль сыграли именно Do 17Z. В тот период переформирование люфтваффе еще не было завершено, многие части находились на стадии перевооружения и доукомплектования. Поэтому была поставлена осуществления «беспокоящих» налетов против судов в Ла-Манше и британских портов. Для реализации этой задачи выделили эскадру KG 2, а его командир оберст Иоганнес Финк (Johannes Fink) был назначен на должность «Каналкампффюрера» – «командующего боями над Каналом». Помимо собственной эскадры ему подчинили еще две группы пикировщиков и истребительную эскадру. Наряду с самолетами «Каналкампффюрера» над Англией эпизодически появлялись и машины других частей – так, 1 июля эскадра KG 77 нанесла удар по Дувру и Гарвичу, потеряв шесть Do 17Z. Последующие несколько дней стояла нелетная погода, и лишь 7 июля воздушные операции возобновились. В тот день, незадолго до полудня, воздушная разведка об-

Немецкие бомбардировщики Dornier Do 17Z пролетают территорию Бельгии и Франции в направление территории Великобритании



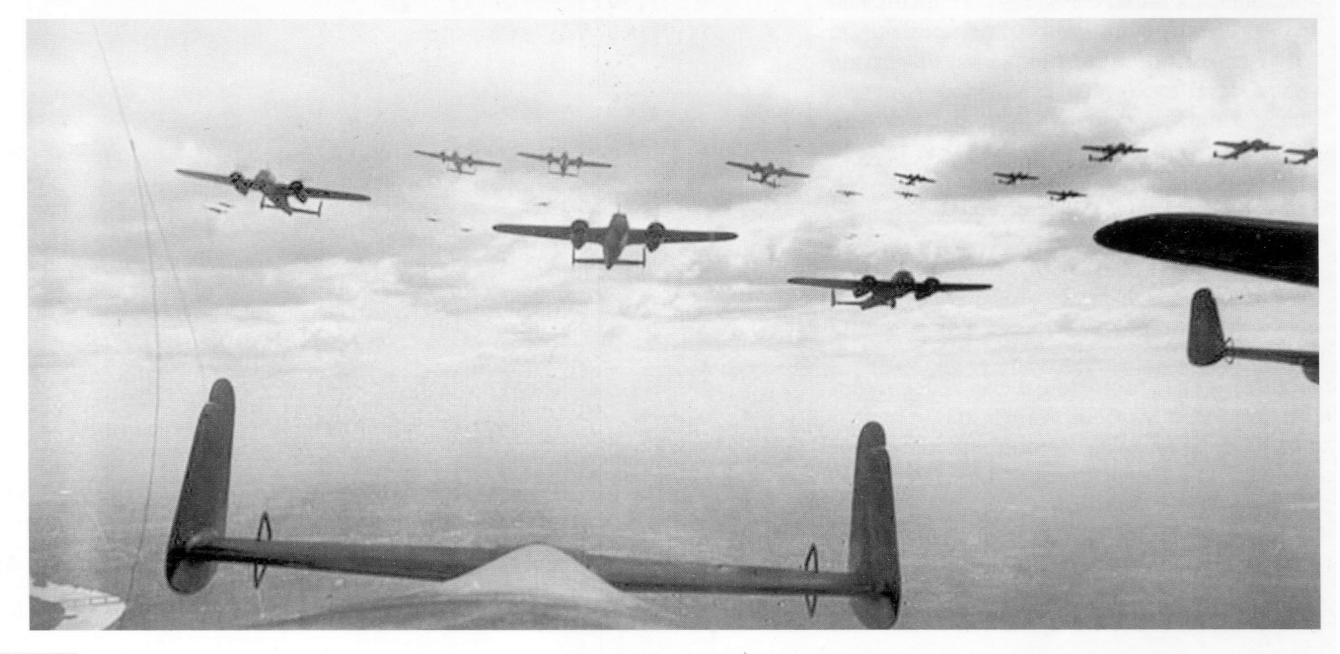
Do 17Z, сбитый над Англией 18 августа 1940 г.



наружила у о. Уайт крупный конвой, следующий к Дувру. Несколько часов разведчики Do 17P из отрядов 3.(F)/121 и 2.(F)/123, сменяя друг друга, следили за движением судов противника. Британские истребители пытались всячески противодействовать этому, сбив три разведчика. Лишь около 20.30 45 самолетов Do 17Z из I и II/KG 2 атаковали конвой, потопив одно судно и повредив еще два. А вот предпринятая на следующий день около 14.00 попытка атаковать еще один конвой у Дувра не увенчалась успехом – британские «Спитфайры» встретили бомбардировщиков уже на подходе. И хотя бортстрелки последних сбили одного истребителя, тем не менее, «дорнье» вынуждены были вернуться на базы.

10 июля, в день, считающийся началом «битвы за Англию», над Ла-Маншем разгорелся ожесточенный воздушный бой. Утром разведчик Do 17P из 4.(F)/121, обнаружил большой конвой «Брид», выходящий из устья Темзы. И хотя британские истребители повредили разведчик и один из «мессершмиттов» эскорта, информация о конвое была вовремя передана Финку. В 13.35 над судами «Брида» появились 26 Do 17Z из I/KG 2 в сопровождении пяти отрядов истребителей – трех Bf 110C и двух Bf 109E. Противостояли им 30 истребителей Королевских ВВС. Таким образом, в бою участвовали в общей сложности около сотни самолетов. Тем временем, воспользовавшись замешательством, царившим в воздушном

Строй Do 17 над Англией, лето 1940 г.



пространстве, 63 бомбардировщика Ju 88A из 3-го воздушного флота сумели незамеченными пройти к британскому побережью и сбросить бомбы на Фалмут и Суонси.

11 июля конвои в Ла-Манше атаковали пикировщики, а 12-го вновь настала очередь горизонтальных бомбардировщиков. В боях над конвоями «Бути» и «Эйджент» стрелки Do 17Z из KG 2 и He 111H из KG 53 сбили четыре вражеских истребителя. Собственные потери составили восемь бомбардировщиков. А 13 июля не повезло разведчикам: британские истребители, прикрывавшие конвой у Портленда, сбили Do 17P из 2.(F)/123, а вторую машину – Do 17M из 4.(F)/14 – повредили.

Плохая погода вновь на несколько дней приковала самолеты к земле. Боевые операции возобновились 19 июля, и первой жертвой в тот день стал Do 17P из 4.(F)/121, сбитый «Харрикейнами» над Ла-Маншем в 7.40. Отличились в тот день бомбардировщики – около полудня четыре Do 17Z, незамеченные радарами, вышли к Глазго и прицельно сбросили бомбы на авиамоторный завод «Роллс-Ройс», причинив предприятию серьезные повреждения. В дальнейшем погодные условия существенно ограничили активность авиации обеих сторон вплоть до 7 августа. В течение нескольких дней «дорнье» вновь действовали против конвоев – так, 11 августа самолеты 9./KG 76 совместно с истребителями-бомбардировщиками Bf 110C из Erpr.Gr. 210 между Гарвичем и Клэктоном атаковали конвой «Бути», повредив два судна. А 12 августа 18 Do 17Z из KG 2 и несколько «мессершмиттов» из Erpr.Gr. 210 удачно отбомбились по аэродрому Мэнстон, на сутки выведя его из строя.

На утро 13 августа было намечено начало операции «Адлертаг» – мощнейшего налета бомбардировщиков 2-го и 3-го воздушного флотов, призванного нанести непоправимый ущерб Королевским ВВС. Утренний туман и мощный слой облаков над Ла-Маншем вынудил перенести начало операции на послеполуденные часы. Но этот приказ не дошел до оберста Финка, уже находившегося в воздухе во главе своей эскадры, выславшей на задание 74 Do 17Z. Когда на земле поняли, что на самолете Финка не в порядке связь (так и было – вышла из строя радиостанция), вдогонку за бомбардировщиками выслали четыре Bf 110C. Нагнав бомбардировщики, пилоты «церштереров» пытались всяческими маневрами привлечь внимание Финка, но, увы, тот упрямо продолжал следовать к цели (аэродрому Истчерч) – а за ним и вся эскадра! Везучий оберст без потерь провел эскадру через облачность, но и на этом везение не кончилось: посты ВНОС на побережье определили численность группы бомбардировщиков всего в полтора десятка самолетов, и на перехват поднялась только одна эскадрилья истребителей. Лишь когда, сбросив бомбы на Истчерч, «дорнье» легли на обратный курс, вдогонку им подняли еще две истребительные АЭ. В воздушном бою было сбито четыре Do 17Z и один «Спитфайр». На аэродроме сгорело пять «Бленхеймов», а летное поле был испещрено полусотней воронок. Наконец, прицельным попаданием удалось уничтожить КДП в Истчерче. На земле погибло 12 и было ранено 40 человек. Очередной крупный налет с участием Do 17Z состоялся 15 августа – в нем участвовала в полном составе (88 самолетов) эскадра KG 3. Прикрываемые сильным эскортом из 130 Bf 109E бомбардировщики уже на подходе к побережью были встречены 26 британскими истребителями. Те, несмотря на то, что действовали в меньшинстве, сумели сбить два «дорнье», но остальные маши-



Do 17 сбрасывает бомбы над Англией, 20 сентября 1940 г.

ны благополучно достигли Фавершема, где разделились: группа III/KG 3 отбомбилась по Истчерчу, а остальные силы эскадры нанесли удар по аэродрому и авиазаводу фирмы «Шорт» в Рочестере. На предприятии был уничтожен сборочный цех и склады, что вынудило приостановить на три месяца выпуск бомбардировщиков «Стирлинг». На следующий день самолеты KG 2 бомбили аэродромы Уэст Мэллинг, выведя его из строя на четыре дня, а также Харуэлл и Фарнборо.

26 августа 40 Do 17Z из KG 2 и KG 3 под сильным истребительным эскортом (120 Bf 109E и Bf 110C) отправились для удара по аэродромам Дебден и Хорнчерч. Поскольку командование британской ПВО в это секторе решило, что бомбардировщики направляются к Лондону, на перехват были подняты все имеющиеся истребители. В итоге, лишь трем «дорнье» удалось прорваться к Дебдену, остальные вынуждены были вернуться. 28 августа работала только эскадра KG 3: утром 23 самолета из I/KG 3 бомбили аэродром Истчёрч, а после полудня 30 Do 17Z из двух других групп нанесли удар по Рошфорду.

Активно действовали «дорнье» над Англией и в сентябре: так, 2 сентября самолеты KG 3 бомбили аэродромы Истчерч, Биггин Хилл, Рошфорд, Мэйдстоун и Норт Вельд. Но силы бомбардировочной авиации люфтваффе были существенно ослаблены. По состоянию на 5 сентября эскадра KG 2 располагала лишь 58 Do 17Z – примерно половиной от штатного состава. Немногим лучше обстояли дела в KG 3 – в ней насчитывалось 72 «дорнье». Две группы и штабное звено KG 76, продолжавшие летать на Do 17Z, имели 39 самолетов, что примерно соответствовало одной полнокровной группе. Наконец, в состав 3-го воздушного флота прибыла группа Ku.Fl.Gr. 606. Эта часть, дислоцированная в Бресте, располагала 29 Do 17Z. Но к середине месяца группы получили пополнение, и 15 сентября KG 3 смогла отправить в первый налет на Лондон около 100 самолетов. Во второй половине дня над британской столицей появились «дорнье» из KG 2 и KG 76 вместе с «хейнкелями» из KG 53. Несмотря на сильное истребительное прикрытие, потери были очень ощутимыми и составили 56 самолетов. Люфтваффе уже не могли действовать с таким же темпом, и в последующие дни масштаб налетов на Англию значительно сократился. Итог известен – «битва за Британию» была люфтваффе проиграна.

Бомбардировочные части люфтваффе, вооруженные Do 17, участвовавшие в «битве за Англию» по состоянию на 7 сентября 1940 г.

Часть	Место дислокации	Количество самолетов общее / исправных	Тип самолетов
2-й воздушный флот			
1-й авиакорпус			
Stab/KG 76	Корнель-эн-Вексин	6/3	Do 17Z-2/3
I/KG 76	Бовэ-Тилле	26/19	Do 17Z-2
III/KG 76	Корнель-эн-Вексин	24/17	Do 17Z-2/3
2-й авиакорпус			
Stab/KG 2	Сен-Легер	6/6	Do 17Z-2/3
I/KG 2	Эпинуа	19/12	Do 17Z-2/3
II/KG 2	Сен-Легер	31/20	Do 17Z-2
III/KG 2	Камбрэ-Сюд	30/20	Do 17Z-2
Stab/KG 3	Ле-Куло	6/6	Do 17Z-3
I/KG 3	Ле-Куло	29/25	Do 17Z-2
II/KG 3	Антверпен-Дерне	27/23	Do 17Z-2
III/KG 3	Сен-Трон	28/19	Do 17Z-2
3-й воздушный флот			
4-й авиакорпус			
KGr. 606	Ланнион	33/29	Do 17Z-2/3

В начале апреля 1941 г. вследствие неспособности Муссолини нанести поражение Греции и отказа Югославии от союза с Германией, германское военно-политическое руководство приступило к осуществлению плана «Марита» – разгрома Греции и Югославии с целью обезопасить южный фланг в будущей войне против СССР. Люфтваффе выделило для участия в операции 4-й воздушный флот. В его состав вошли и несколько частей с Do 17: штабной отряд и группы I и III/KG 2, а также III/KG 3, вооруженные Do 17Z. Их сосредоточили на аэродромах Вена-Цвольфаксинг и Мюнхендорф на территории Австрии. Из разведывательных частей 4-го воздушного флота самолеты Do 17P имел лишь один отряд 2.(F)/11, входивший в состав размещенного в Болгарии 8-го авиакорпуса и дислоцированный под Софией.

В составе противостоящих люфтваффе сил также имелись Do 17 – ВВС Югославии располагали 63 самолетами Do 17K (из них 60 исправных). Они были сведены в состав 3-го бомбардировочного авиаполка, в котором имелись две группы – 63-я (205-я, 206-я и 207-я АЭ) и 64-я (208-я, 209-я и 210-я АЭ). Накануне нападения Германии 63-я группа дислоцировалась в Петроваче, а 64-я – на полевых площадках в окрестностях Приштины.

Ранним утром 6 апреля 1941 г. на югославские аэродромы обрушились бомбы. Одним из первых подвергся налету Петровач. Сначала четверка Ju 87B прицельным ударом нейтрализовала позиции зенитной артиллерии, прикрывавшей аэродром, а затем в дело вступили «церштереры» Bf 110, в течение 20 минут штурмовавшие летное поле. В итоге, 14 из 29 Do 17K 63-й группы были уничтожены. А вот площадки Обилич и Стубол, где находились машины 64-й группы, не были вскрыты германской разведкой и поначалу не подверглись налетам. Поднятые по тревоге в 5.30 авиаторы уже в 6.00 отправились на первое боевое задание. В общей сложности 19 самолетов из всех трех эскадрилий (правда, два из них вернулись на базы из-за неисправностей) вылетели с заданием бомбить германскую колонну, растянувшуюся на 25 км на дороге к Кривой Паланке. Не ожидавшие нападения части вермахта не смогли организовать плотного зенитного огня, и все югославские самолеты, отбомбившись, вернулись на аэродромы. В 9.30 несколько самолетов 209-й АЭ выполнили второй боевой вылет, но в дальнейшем действия 64-й группы были парализованы приказом штаба ВВС Югославии о прекращении полетов до особого распоряжения. А около 11.00 над Обиличем появилась группа Bf 109E, пулеметно-пушечным огнем уничтожив 15 «дорнье»...

После полудня 6 апреля боевая работа югославских «дорнье» возобновились. Небольшими группами по 3–4 самолета они бомбили части вермахта на дороге Крива Паланка – Страчин. В общей сложности экипажи 3-го полка выполнили более 30 боевых вылетов. Ни один самолет не был сбит (правда, одна машина получила серьезные повреждения от зенитного огня). Но вследствие налетов противника на аэродромы в 3-м полку осталось лишь 23 исправных самолета. На следующий день вылеты возобновились около 5 утра. В течение дня Do 17K выполнили 26 боевых вылетов. Хотя югославские источники отмечают, что ни один самолет не был потерян, в них же указывается, что к вечеру 63-я группа практически перестала существовать, а три ее исправных бомбардировщика перелетели в Печ и влились в состав 208-й АЭ. 209-я эскадрилья остава-



Звено Do 17Z пролетает над древним акрополем, весна 1941 г.

У этого Do 17Z из KG 2 на пробеге подломилось шасси. Салоники, май 1941 г.



лась в Обиличе, а 210-я в Стуболе. Вылеты продолжались и 9 апреля, но уже 10-го боевая активность остатков 3-го полка сошла на нет. 14 апреля восемь уцелевших Do 17K были сосредоточены на аэродроме Бутимир у Сараева. Два самолета впоследствии перелетели в Каир, доставив туда золотой запас Югославии. В общей сложности самолеты Do 17K выполнили 140 боевых вылетов – 9 для ударов по вражеским аэродромам (собственно, по одному – Булгарской, который бомбили в первый же день войны) и 131 – по колоннам и скоплениям войск.

С первых же часов операции «Марита» в боях участвовали и немецкие «дорнье». В 6.45 102 самолета из состава KG 2 и KG 3, вместе с другими бомбардировщиками люфтваффе, участвовали в первом налете на Белград. Из девяти сбитых при этом самолетов два были Do 17Z – оба из состава 8./KG 3. В тот же день был сбит и один Do 17P-1 из отряда 2.(F)/11, ставший жертвой греческого истребителя MB.151. Еще две машины, на этот раз из группы I/KG 2, были потеряны 7 апреля – тоже над Белградом. В тот день «дорнье» наносили удары на широком фронте севернее р. Сава, действуя над Марибором, Загребом и Белградом. Успешное развитие немецкого наступления позволило уже 13 апреля передислоцировать группы Do 17Z на аэродром Скопье, но вскоре их базой стал болгарский Пловдив. С 17 апреля их главными целями стали греческие порты и аэродромы. Их действиям пытались противостоять британские и греческие истребители. В частности, 20 числа самолеты из I и III/KG 2 совместно с Ju 88 из I/LG 1 (в общей сложности около 100 бомбардировщиков) в сопровождении большого числа Bf 109 и Bf 110 бомбили Пирей. На перехват им поднялись 15 «Харрикейнов». И хотя восемь британских самолетов были сбиты, потери люфтваффе тоже оказались довольно ощутимыми – 12 машин, в т.ч. четыре Do 17Z. 23 апреля самолеты KG 2 нанесли удар по аэродрому Аргос. К 1 мая оккупация материковой части Греции была завершена. Балканская кампания обошлась люфтваффе в 152 потерянных самолета, из них 29 Do 17Z и Do 17P-1.

Те же части «дорнье», что привлекались к операции «Марита», участвовали и в операции «Меркур» – захвате Крита. Именно Do 17Z из эскадры KG 2 в день начала высадки 20 мая 1941 г. первыми появились над островом, нанеся удар по позициям британцев вокруг аэродром Малеме. Само летное поле следовало не повредить – уже в 8.05 на него начали садиться планеры с немецкими десантниками. Относительно небольшое расстояние, отделявшее Крит от аэродромов базирования люфтваффе, позволяло выполнять вылеты с высокой интенсивностью. Ввиду слабой ПВО потери были незначительными – в первый день операции люфтваффе лишилось 11 боевых самолетов (в т.ч. два Do 17Z из I/KG 2). Правда, было потеряно и 21 транспортник Ju 52/3m.

23 мая самолеты KG 2 совместно с «юнкерсами» из I/LG 2 атаковали действующее у Крита соединение «С» Королевского флота. Бомбардировщикам удалось добиться попаданий в крейсера «Найяд» и «Карлайсл». Два Ju 88 были сбиты, а вот «дорнье» все благополучно вернулись на базу.

Как известно, операция «Меркур», хотя и завершилась успехом, привела к значительным потерям, как среди десантников, так и среди самолетов люфтваффе. Особенно ощутимыми они были в транспортной авиации (117 машин). Двухмоторных бомбардировщиков – Do 17Z, а также Ju 88 и He 111 было потеряно 23.

К началу операции «Барбаросса» количество групп, вооруженных Do 17Z, сократилось до трех (II/KG 2 с мая 1941 г. переучивалась на новые машины Do 217E). Все они, равно как и несколько разведывательных отрядов с Do 17P и Do 215B, вошли в состав сил, выделенных для участия в этой операции. Как видно из таблицы, все бомбардировочные группы, вооруженные «дорнье», вошли в состав 2-го воздушного флота, поддерживавшего группу армий «Центр», которая действовала на главном направлении удара. При этом кампания на Балканах существенно подорвала боеспособность этих групп. В них числилось 98 самолетов – не намного меньше штатной численности (108 машин), но вот боеготовыми были лишь 62 машины, т.е., меньше 2/3 от наличия.

В первых боевых вылетах во время операции «Барбаросса» группы Do 17Z действовали по советским аэродромам. Основным вариантом боевой нагрузки при этом были 2-кг осколочные авиабомбы SD 2, прозванные Teufelseier («яйца дьявола») – в первую очередь, ставилась задача уничтожить самолеты на земле, а не повредить летные поля. Бомбы укладывались в специальные кассеты, установленные в бомбоотсеках – благодаря этому, «дорнье» мог взять на борт 360 таких боеприпасов. Но именно эти кассеты оказались наиболее слабым местом – бомбы часто заклинивало в них. При посадке несброшенные SD 2 могли сдетонировать, что неминуемо вело к уничтожению или серьезному повреждению бомбардировщика. В общем же потери Do 17 в пер-

Части люфтваффе, вооруженные Do 17/215, выделенные для участия в операции «Барбаросса» по состоянию на 21 июня 1941 г.

Часть	Место дислокации	Количество самолетов общее / исправных	Тип самолетов
1-й воздушный флот			
2.(F)/Ob.d.L	Инстербург	–	Do 215B
В оперативном подчинении группы армий «Север»			
Aufkl.St. 3(F)/Nacht	Инстербург	–	Do 17P
3.(F)/10	Ясьонка	– –	Do 17P Bf 110C
2-й воздушный флот			
2-й авиакорпус			
Stab/KG 3	Демблин-Ирена	1/1 1/1	Ju 88A Do 17Z
III/KG 3	Сувалки	36/18	Do 17Z
8-й авиакорпус			
2.(F)/11	Сувалки	– –	Do 17P Do 17Z
Stab/KG 2	Сувалки	3/3	Do 17Z
I/KG 2	Сувалки	38/21	Do 17Z
III/KG 2	Сувалки	24/23	Do 17Z
В оперативном подчинении группы армий «Центр»			
Aufkl.St. 2(F)/Nacht	Дубово	–	Do 17M
4-й воздушный флот			
В оперативном подчинении группы армий «Юг»			
Aufkl.St. 1(F)/Nacht	–	–	Do 17P



Do 17P на аэродроме. Хорошо видны пулеметные установки, входная дверь под крылом и наружные бомбодержатели ETC 50/VIIIc под фюзеляжем. Последние служили для подвески четырех 20-кг осветительных авиабомб LC 50F

вый день операции оказались мизерными – один уничтоженный самолет и три поврежденных (Ju 88 было потеряно 21 и еще 11 повреждено, а He 111 – соответственно, 11 и 6). На следующий день самолеты III/KG 2 взяли на себя функцию «штук», отработав по советским танкам. За эти налеты командир отряда 9./KG 2 гауптман Вальтер Брадель (Walter Bradel) был впоследствии награжден Рыцарским крестом. 24 июня разыгралось крупное воздушное сражение в небе над Минском. Потери KG 2 вновь оказались меньшими – два самолета (He 111 было сбито пять). 5 июля 29 «дорнье» из III/KG 2 и III/KG 3 отработали по аэродрому Витебска, записав на свой счет 22 уничтоженных на земле советских самолета.

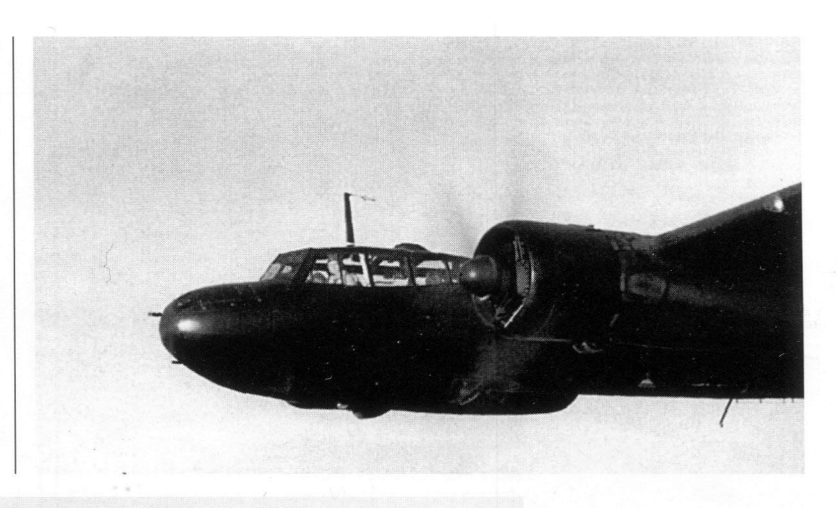
Успешно развивающееся наступление вермахта позволило уже 26 июня передислоцировать III/KG 2 и III/KG 3 в Дубово на территории Белоруссии. 9-10 июля эти группы перелетели в Парафьяново, но при этом в составе первой оставался лишь один отряд 9./KG 2 – 7. и 8./KG 2, оставшиеся без исправных машин, были отведены в тыл для перевооружения на Do 217E соответственно 26 июня и 7 июля. 19 июля за ними последовал и штаб группы, а 9./KG 2 подчинили группе III/KG 3. Этот отряд, сменив еще два аэродрома – Веретены и Рельбицы, – отбыл на перевооружение в конце сентября. Таким образом, на Восточном фронте остались лишь две группы с Do 17Z.

Группа I/KG 2 базировалась в Сувалках до 10 июля, затем до конца месяца находилась в Сельце, а с 1 августа находилась в Веретенах. Таким образом, все бомбардировочные части Do 17Z 2-го воздушного флота были сосредоточены на одном аэродроме. С октября 1941 г. такой базой для Do 17Z стал Витебск – здесь совместно базировались I/KG 2 и III/KG 3, а во второй половине месяца к ним присоединился и хорватский отряд 10.(Kroat)/KG 3. В начале ноября I/KG 2 вывели с фронта для перевооружения на Do 217E. Группа III/KG 3 в то же время была передислоцирована в Вязьму, но в конце декабря также отбыла в тыл – ее перевооружили на Ju 88A. В дальнейшем на Восточном фронте на Do 17 действовали лишь упомянутый хорватский отряд и различные разведывательные части.

В ходе стремительного летнего наступления части люфтваффе продемонстрировали завидную мобильность и гибкость, оперативно перенацеливаясь на приоритетные участки. Так, 6 августа 1941 г. 8-й авиакорпус, включавший вооруженные Do 17Z группы I/KG 2 и III/KG 3, передали в подчинение командования 1-го воздушного флота. Теперь вектор их применения с западного направления был изменен на северо-западное – бомбардировщики поддерживали наступление 18-й армии, стремившейся перерезать железнодорожную магистраль Москва–Ленинград. Удары наносились не только по объектам инфраструктуры, но и по наземным частям – так, 14–17 августа «дорнье» бомбили войска противника южнее оз. Ильмень для предотвращения возможного контрудара. Здесь отличился штабной отряд KG 2 – 17 августа шесть его Do 17Z, ведомые обер-лейтенантом Вернером Луттером (Werner Lutter) в одном вылете уничтожили 18 советских танков. А уже несколько дней спустя «дорнье» действовали гораздо южнее – 23 августа самолеты III/KG 3 совместно с «юнкерсами» и «хейнкелями» отработали по железнодорожному узлу Чернигова.

Бомбардировочные части с Do 217 на Восточном фронте не воевали – здесь небольшое количество таких самолетов встречалось лишь в ночных разведывательных отрядах 1.(F)/Nacht, 2.(F)/Nacht, 3.(F)/Nacht и 4.(F)/Nacht. Ранее летавшие на He 111 и Do 17P, эти отряды в 1943 г. начали получать самолеты Do 217E и K, а во второй половине года – и Do 217M-1, ставшие основным типом техники этих отрядов в 1944 г. Ареалом их боевого применения стали, главным образом, центральный и северный участки

Ночной истребитель Do 17Z-10. Снимок сделан в апреле 1942 г., когда такие самолеты уже использовались только как учебные. Этим можно объяснить отсутствие на данном экземпляре инфракрасного детектора



советско-германского фронта, лишь 1.(F)/Nacht действовал на территории Украины (а с сентября 1944 г. – Венгрии). Помимо выполнения своих непосредственных функций, экипажи ночных разведывательных отрядов привлекались для нанесения «беспокоящих» бомбовых ударов и разбрасывания листовок.



Этот Do 17Z (W.Nr. 2840), принадлежавший разведывательному отряду 2.(F)/11, 23 июля 1942 г. над аэродромом Тацинская-Восточный столкнулся с истребителем Bf 109. Несмотря на серьезные повреждения хвостового оперения, пилотировавшему «дорнье» лейтенанту Оскару Генриху (Oskar Genrich) удалось благополучно посадить машину

В составе ночных разведывательных отрядов Do 217 воевали на Восточном фронте до последних недель войны. В частности, в феврале–марте 1945 г. самолеты 2.(F)/Nacht и 4.(F)/Nacht, действуя с аэродромов Нейруппин и Альт-Ленневиц, наносили бомбовые удары в темное время суток по складам и железнодорожным узлам в тылу советских войск. Например, в ночь с 23 на 24 марта два Do 217 из 4.(F)/Nacht сбросили 23 кассеты AB 70 с малокалиберными осколочными бомбами на позиции частей советской 4-й танковой армии. На следующую ночь «дорнье» из того же отряда атаковали такими же кассетами автомобильные колонны у Глогау и Гляйвица, занятый советскими войсками аэродром Броккендорф и другие объекты. 8 апреля 4.(F)/Nacht перебросили в район Праги, откуда ее самолеты вели разведку и наносили бомбовые удары по району Бреслау. По состоянию на 14 апреля отряд имел шесть Do 217M-1, из них исправными было только 3. 16 апреля на аэродроме Кбелы вследствие бомбардировки американской авиацией было уничтожено четыре «дорнье».

Последний боевой вылет самолетов из 4.(F)/Nacht был зафиксирован 17 апреля, после чего ввиду отсутствия топлива боевая работа прекратилась.

В бой вступают «двести семнадцатые»

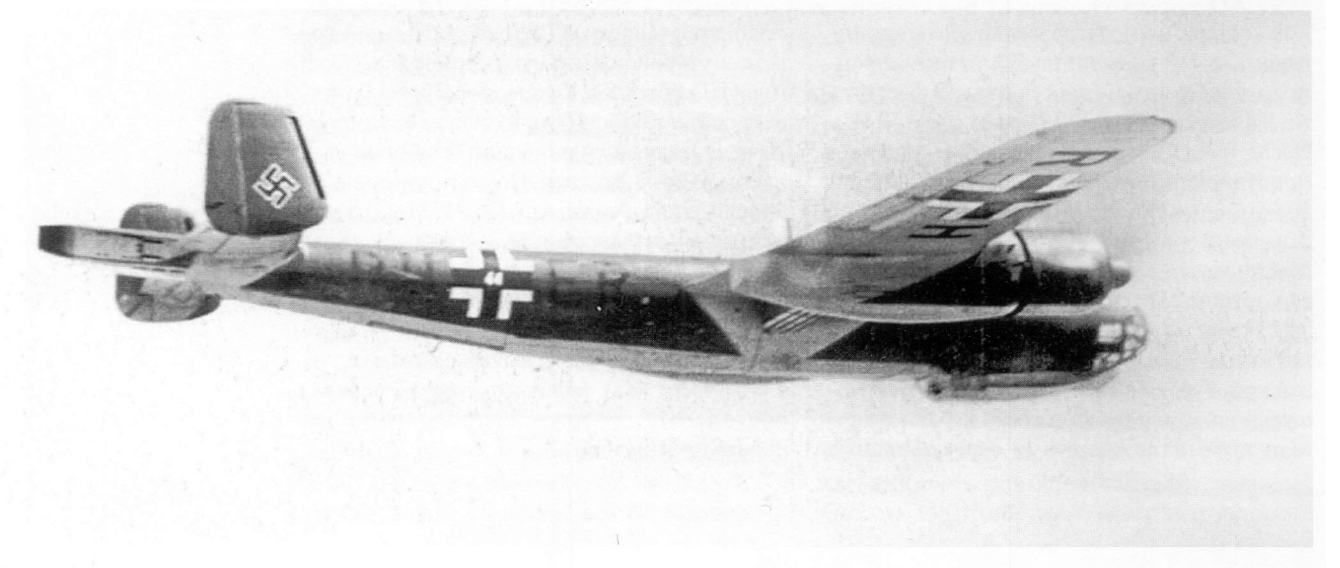
Боевым дебютом для нового самолета «Дорнье» стали тайные разведывательные полеты над территорией СССР перед началом операции «Барбаросса». К ним привлекались самолеты «команды Ровеля» (разведывательной группы Верховного командования люфтваффе) – несколько Do 217A-0, а также Do 217E-0 и E-1, дооборудованные аэрофотоаппаратами. Касательно последних полной ясности нет – по некоторым данным, десять таких самолетов еще в конце 1940 г. поступили в отряд 2.(F)/11 и с января 1941 г. с территории Румынии осуществляли разведывательные полеты над советской территорией. Но согласно официальным сводкам, и в балканской кампании, и в операции «Барбаросса» этот отряд воевал на Do 17. Возможно, Do 217E-0 и E-1 находились в 2.(F)/11 лишь несколько месяцев.

Изначально массовое применение Do 217E на Восточном фронте и не предполагалось. Для этих самолетов были определены другие цели – английские города и корабли. Первая задача возлагалась на эскадру KG 2, перевооружавшуюся с Do 17, вторая – на специально формирующуюся эскадру KG 40. Оба соединения должны были базироваться на аэродромах Франции и Нидерландов и подчиняться командиру 9-го авиакорпуса.

Первым среди бомбардировочных частей к освоению Do 217E приступил в январе 1941 г. отряд 6./KG 2. Полностью перевооружение II/KG 2 было завершено лишь к лету. В июне 1941 г. новые бомбардировщики начала получать группа IV/KG 2, а к концу года Do 217E получили и две другие группы. Таким образом, эскадра KG 2 стала единственной в люфтваффе, полностью вооруженной Do 217. А 15 марта 141 г. была сформирована группа II/KG 40, также получившая Do 217E и поступившая в подчинение «Флигерфюрера Атлантики» – командующего частями люфтваффе, выделенными для борьбы с вражескими судоходством и обеспечения действий собственных подводных лодок. Именно эта группа, действуя с аэродромов Сустерберг в Нидерландах и Бордо-Мериньяк во Франции первой применила Do 217E в бою, действуя по морским целям.

Дебют Do 217E над Англией состоялся в середине июля 1941 г. 14 и 16 числа самолеты II/KG 2 и II/KG 40 в нескольких налетах бомбили цели в Лондоне и предприятия Бирмингема. Налеты на Альбион осуществлялись как бы «всплесками», при этом потери были относительно невелики: к 21 сентября они составили пять машин (три из II/KG 2 и два из II/KG 40). А вот успехи новых бомбардировщиков оценивались командованием довольно высоко. В сентябре 1941 г. двух пилотов из II/KG 2 наградили Рыцарскими крестами – командира группы Вальтера Браделя (Walter Bradel) и гауптмана Альфреда Киндлера (Alfred Kindler).

12 октября британцы получили возможность, что называется, вплотную познако-



Do 217V11 имел в дополнение к хвостовому аэродинамическому тормозу еще и подкрыльевые тормозные решетки

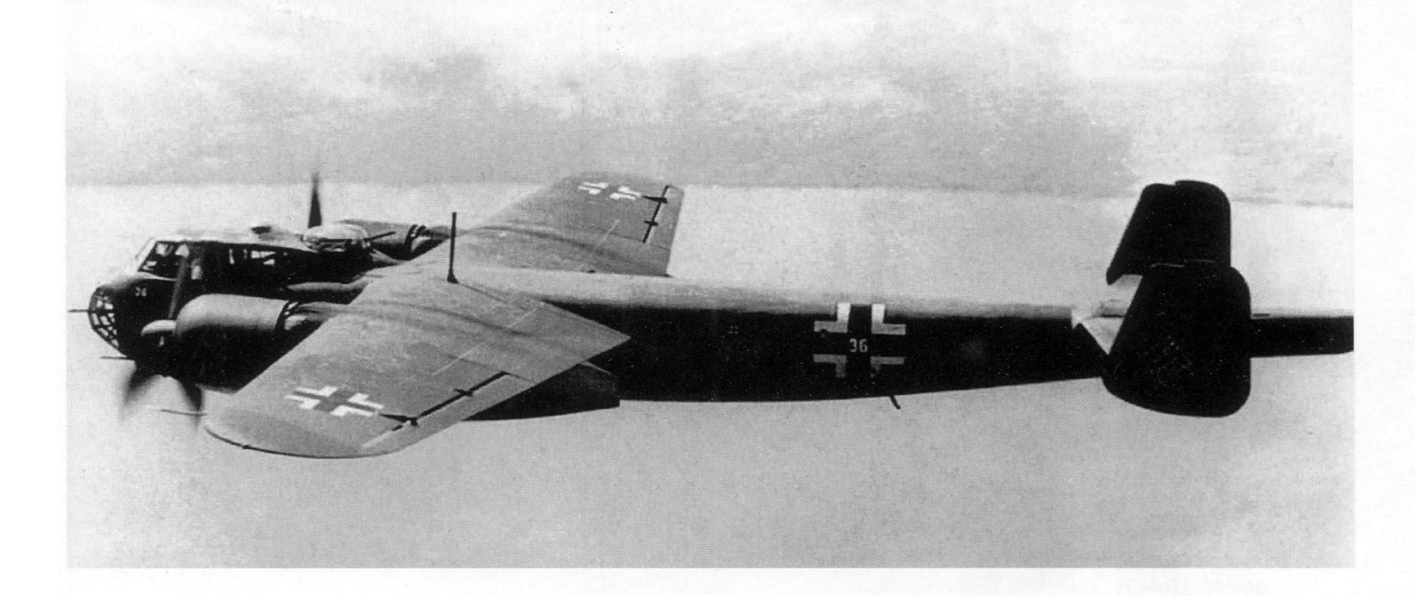


Do 217E-2 из отряда 5./KG 40. Самолет, участвовавший в ночных налетах на Англию, имеет нижние поверхности, окрашенные в черный цвет

мится с новым самолетом. В тот день Do 217E выполнили 40 боевых вылетов – в основном на Манчестер, а также на Халл и Ньюкасл. Помимо бомбардировок было выполнено и несколько полетов на разведку. В ходе одного из них самолет Do 217E-1 из отряда 5./KG 2 совершил вынужденную посадку у г. Лидд – экипаж попросту заблудился, и пребывал в уверенности, что приземляется на континенте...

Поначалу относительно безопасными для Do 217E считались ночные рейды. Но усиление ночной истребительной авиации Королевских ВВС и принятие на вооружение самолетов, оборудованных радарами, существенно ограничило свободу действий бомбардировщиков люфтваффе над Британией. Так, в ночь с 1 на 2 ноября 1941 г. экипажи «Бофайтеров» 307-й эскадрильи записали на свой счет два сбитых «дорнье». Правда, немецкие источники подтверждают потерю лишь одной машины из 4./KG 2, ставшей, вероятно, первым потерянным в бою самолетом модификации Do 217E-2. А дальше потери только росли: в январе 1942 г. группа III/KG 2, только приступившая в боевой работе на Do 217E, базируясь на Амстердам-Схипхол, потеряла восемь самолетов, пять из них – над территорией Англии. Помимо того, одного Do 217E-2 лишилась группа II/KG 40 – самолет оберфельдфебеля Пауля Вольфа (Paul Wolf) был сбит во время налета на Ливерпуль, весь экипаж погиб. В следующем месяце потери Do 217E достигли 14 единиц, три из них пришлось на долю II/KG 40. В числе потерянных был и самолет командира группы III/KG 2 майора Герхарда Клостерманна (Gerhard Klostermann), сбитый «Бофайтером» в ночь с 15 на 16 февраля.

Do 217E-2 с необычным двухзначным бортовым номером



Налеты на английские города, осуществляемые относительно небольшими группами «дорнье», не приносили особых результатов. Гораздо больший пропагандистский эффект имели в тот период действия Do 217E против морских целей. Как ни странно, наибольших успехов здесь добилась не специализированная группа II/KG 40, а один из экипажей эскадры KG 2 под командованием Альберта Хайна (Albert Hain). За период с 14 августа 1941 г. по 4 марта 1942 г., летая на Do 217E-2, он потопил три судна и повредил еще одно. При действиях против кораблей оказалось, что штатный 15-мм пулемет MG 151/15 слишком слаб, поэтому в частях его часто заменяли 20-мм пушкой MG FF.

5 апреля 1942 г. над Темзой был сбит Do 217E-2 унтер-офицера Фрица Майера (Fritz Mayer) из III/KG 2 – так была одержана первая победа «Бофайтера», оборудованного новым, гораздо более эффективным радаром AI MkVII. Всего же за первые 22 дня апреля KG 2 и KG 40 лишились более полутора десятков «дорнье», часть из которых разбилась при взлете или посадке ночью на аэродромах Сустерберг и Схипхол. Еще больше самолетов выбили из строя из-за боевых повреждений и неисправностей – только в II/KG 40 пришлось отправить в ремонт девять Do 217E, получивших повреждения от зенитного огня или поломки шасси и двигателей. Но это было лишь прелюдией перед очередной вспышкой активности люфтваффе над Англией. Вызвана она была налетами Королевских ВВС на Любек, где 29 марта был полностью уничтожен исторический центр города, и Росток, также сильно пострадавший. 14 апреля Гитлер отдал приказ о проведении ответных акций, целями которых должны были стать английские города с большим количеством памятников архитектуры. Естественно, никакого военного значения такие налеты не имели – лишь психологическое и пропагандистское. Но приказы фюрера не обсуждаются...

Первой целью «налетов возмездия» в ночь с 23 на 24 апреля стал Эксетер. Эта операция закончилась фиаско – из 45 высланных на цель бомбардировщиков (Do 217E из KG 2, Ju 88 из KGr. 106 и He 111 из I/KG 100) на город сумела выйти лишь одна машина! Правда, и собственные потери были незначительны: из участвовавших в налете «двести семнадцатых» один самолет получил повреждения в бою с ночными истребителями, но сумел дотянуть до Сустерберга. 25 и 26 апреля налеты на Эксетер повторились силами до 25 бомбардировщиков. При этом Do 217E впервые применили кассеты AB 500, снаряжаемые малокалиберными зажигательными бомбами. В последующих налетах на Бат, Норвич и Йорк принимали участие 60–70 бомбардировщиков. Ночью с 28 на 29 апреля при налете на Йорк было потеряно восемь Do 217E, два из которых (из отряда 5./KG 40) столкнулись над



У наземной обслуги работа всегда нелегкая. Подготовка к подвеске бомб на самолет Do 217E. Сустеберг (Нидерланды), весна 1944 г.

Сустербергом. В общей сложности за четыре ночи налетов на Эксетер и другие города экипажи KG 2 выполнили 250 боевых вылетов. Обычно для налетов выбирались светлые или лунные ночи, а расчет времени строился таким образом, чтобы выйти на цель около часа ночи. Небольшие города, не имевшие стратегического значения, были слабо прикрыты средствами ПВО, что позволяло экипажам бомбардировщиков прицельно сбрасывать свой боевой груз с высоты примерно 3000 м.

«Акции возмездия» продолжались и в мае. Наиболее успешным оказался налет 3 мая, когда удалось серьезно повредить исторический центр Эксетера. Несмотря на понесенные в ходе интенсивных ночных налетов потери, части люфтваффе, вооруженные Do 217E, сохраняли довольно высокую боеготовность: к концу мая 1942 г. эскадра KG 2 располагала 78 самолетами, а группа II/KG 40 – 28. В июне «дорнье» реже появлялись над британскими городами, сосредоточив основные усилия на борьбе с судоходством в Ла-Манше. Но уже в ночь с 30 июня на 1 июля 46 Do 217E без потерь с собственной стороны бомбили Эйвонмаут. В ночь с 25 на 26 июля было сброшено более 22 тонн фугасных и зажигательных бомб на Миддлсбро – отсутствие средств ПВО позволило «дорнье» бомбить с высоты всего 700–1500 м. На следующую ночь две волны бомбардировщиков люфтваффе отработали по Бирмингему. Увы, обходиться без потерь удавалось далеко не всегда – за период с 18 по 31 июля было сбито десять Do 217E.

В первой половине августа Do 217E занимались, главным образом разведкой, эпизодически вылета для бомбардировок Абердина, Ноттингема и Ипсвича. 19 августа 1942 г. Do 217E впервые бомбили цели на европейском континенте, участвуя в отражении рейда на Дьепп. Самолеты наносили удары по плацдарму, где высадились канадские части, а также по кораблям и судам, обеспечивавшим высадку. Королевским ВВС удалось организовать надежное истребительное прикрытие, следствием чего стали тяжелые потери бомбардировщиков: KG 2 лишилась дюжины Do 217E, а II/KG 40 – трех. Кроме того, налетам бомбардировщиков А-20 и В-17 подверглись и аэродромы базирования люфтваффе, в частности, Аббевиль, где было уничтожено шесть Do 217E-4 из группы II/KG 40. Таким образом, в общей сложности в тот день было потеряно или повреждено 31 Do 217E. Правда и их экипажи показали, что в отдельных случаях вполне могут постоять за себя: по данным, подтвержденным британскими источниками, 19 августа огнем бортстрелков «дорнье» был сбит один «Спитфайр» и один «Тайфун», а еще пять «Спитфайров» получили повреждения.

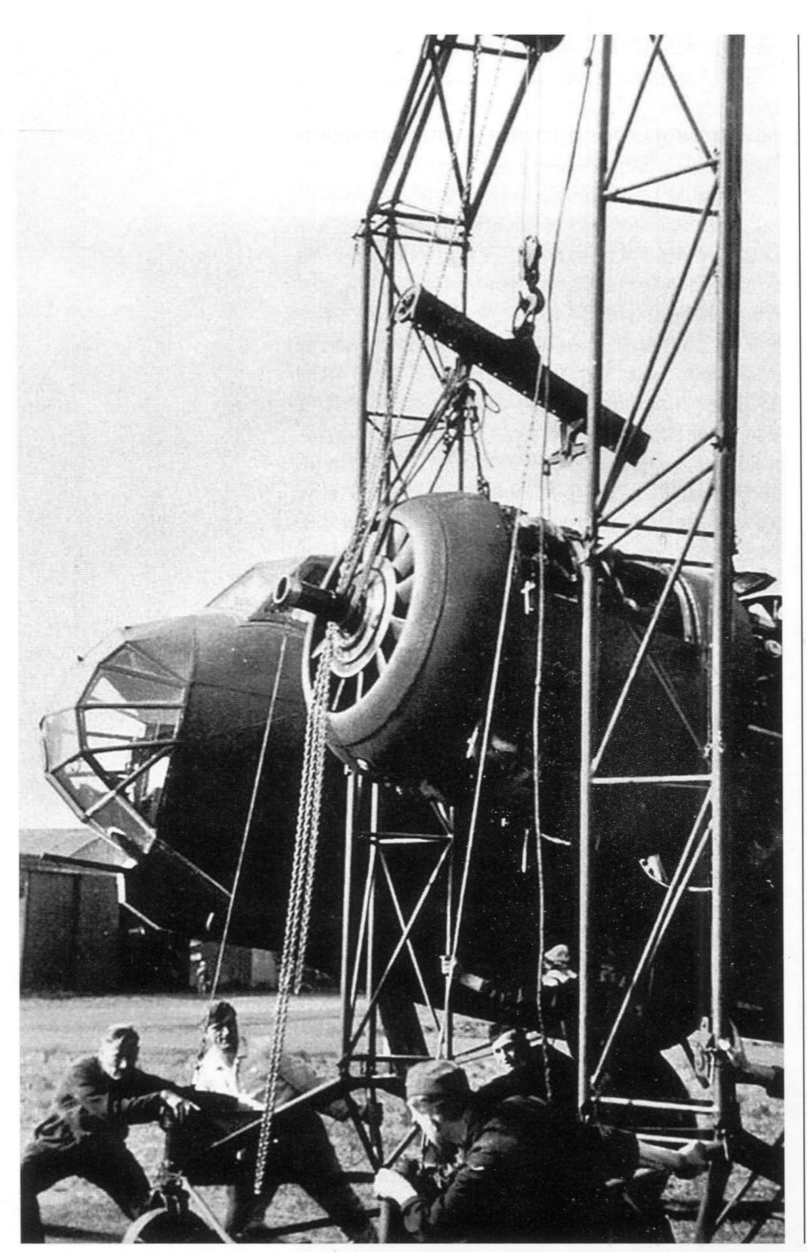
Уже в ночь с 19 на 20 августа 50 бомбардировщиков (в том числе и Do 217E) отправились для ударов по портам и аэродромам на восточном побережье Англии. В последующие дни Do 217E участвовали в «беспокоящих» налетах на Лидс, Сандерленд, Колчестер и Честерфилд. Итогом интенсивной боевой работы стало существенное уменьшение боевого потенциала KG 2: если в начале апреля 1942 г. эскадра располагала 88 боеготовыми экипажами, то в начале сентября – лишь 23. Вследствие этого, активность частей, вооруженных Do 217E, уменьшилась. За весь сентябрь было потеряно лишь пять таких самолетов, два из которых стали жертвами новых ночных истребителей «Москито». 14 сентября появился третий кавалер Рыцарского креста среди пилотов Do 217 – этой награды за успешные налеты на портовые объекты Англии был удостоен Виль-

Бомбардировочные части люфтваффе, вооруженные Do 217, участвовавшие в налетах на Англию, по состоянию на 27 июля 1942 г.

Часть	Место дислокации	Количество самолетов общее / исправных	Тип самолетов
3-й воздушный флот			
Stab/KG 2	Сустерберг	2/2	Do 217E
I/KG 2	Гилзе-Рейен	29/21	Do 217E
II/KG 2	Эйндховен	26/15	Do 217E
III/KG 2	Арнем-Дилен	35/29	Do 217E
II/KG 40	Сустерберг	30/28	Do 217E

гельм Шмиттер (Wilhelm Schmitter). В сентябре в большинстве случаев «двести семнадцатые» вылетали в составе пар или звеньев. Только 17 и 19 сентября были предприняты налеты большим числом самолетов на Ярмут и Сандерленд. А в октябре приоритеты поменялись – практически весь месяц Do 217E занимались постановкой мин в устьях английских рек. Кроме того, бомбардировочным налетам подверглись Сандерленд, Мидлсбро и Кентербери. Последний город, по которому отработали 106 бомбардировщиков, был основательно разрушен. Еще три пилота Do 217E в октябре получили свои Рыцарские кресты.

Ноябрь и декабрь прошли в ставших рутинными минно-постановочных операциях. С 15 ноября по 13 декабря практически каждую ночь от пяти до девяти Do 217E отправлялись для постановки мин в устье Темзы, у Халла, Хамбера, Тайнмаута, вокруг острова Уайт и в водах Южной Англии. При этом использовались мины LMB и бомбы-мины BM 1000. Новым элементом в боевом применении «дорнье» стали дневные «террористические» налеты: одиночные самолеты, идя на бреющем или под прикрытием облаков, пытались прорваться к английским городам. Например, один из Do 217E 18 декабря сбросил над центром Истборна четыре 500-кг бомбы. В итоге погибло 18 и было ранено 37 мирных жителей... Ночные налеты с привлечением нескольких десятков самолетов стали редкостью, но все же иногда случались. Так, 15 декабря 24 самолета люфтваффе (в том числе и Do 217E) бомбили Хартпул, сбросив 26 т фугасных и 1120 штук зажигательных бомб. В общей сложности с марта по декабрь 1942 г. эскадра KG 2 потеряла в боях 107 Do 217E, а еще 87 было списано на небоевые потери.



Замена двигателя на Do 217E при помощи портального крана

Самолет Do 217M из состава отряда 9./KG 2 в нестандартном камуфляже

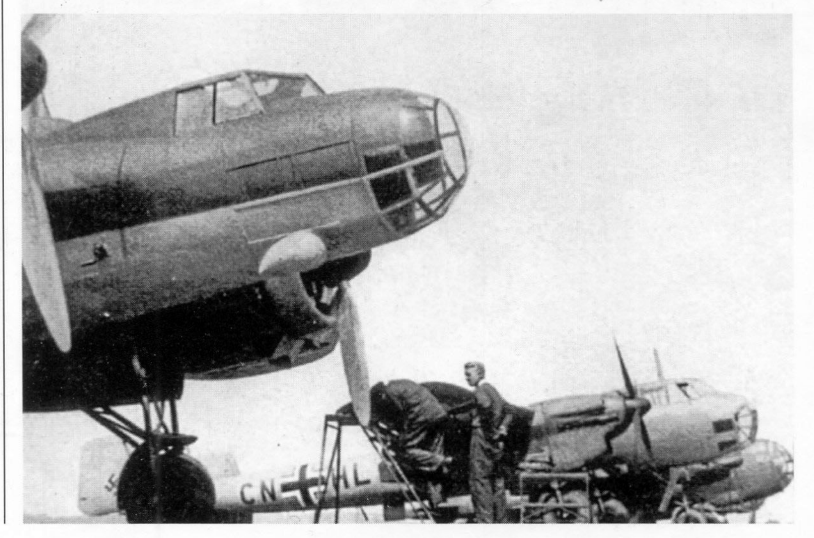
Боевое применение Do 217 в 1943–1944 гг.

Начало 1943 г. сопровождалось снижением интенсивности боевого применения Do 217, вызванным потерями самолетов и особенно – экипажей. Ускоренная подготовка летного состава в ходе войны не всегда вела к хорошим результатам, и бомбардировочные части начали ощущать нехватку опытных пилотов и штурманов. Тем не менее, уже в ночь с 17 на 18 января самолеты KG 2 осуществили налет на Лондон, положив начало новой серии ударов по британским городам. Возросшее боевое мастерство британских ночных истребителей делало такие налеты предприятием весьма рискованным: лишь в марте 1943 г. KG 2 потеряла 26 экипажей. 15 марта пришлось вывести на отдых практически потерявшую боеспособность группу III/KG 2. Теперь нельзя было чувствовать себя в безопасности даже над континентом: британские ночные истребители, используя тактику «интрудеров», пытались подловить бомбардировщики люфтваффе при их возвращении на собственные аэродромы. Такой тактический прием был довольно эффективен и иногда причинял ощутимые потери: 4 мая жертвами «интрудеров» стали два «дорнье», возвращавшихся из налета на Норвич. В одном из них погиб командир эскадры KG 2 Вальтер Брадель, пытавшийся посадить поврежденную машину у Амстердама.

В мае 1943 г. бомбардировочные части, вооруженные Do 217, подверглись реорганизации. Группу II/KG 40 передали в состав эскадры KG 2, изменив ее обозначение на V/KG 2. Одновременно ее перевооружили «разрушителями» Me 410. С марта 1942 г. до перевооружения группа потеряла 92 Do 217E (60 из них пришлось на боевые потери). В апреле 1943 г. в Шартре началось формирование новой группы, частично вооруженной Do 217 (помимо них она имела He 111H и Ju 88A/S) – I/KG 66. Часть, которую возглавил майор Герман Шмидт (Hermann Schmidt), должна была выполнять функции «следопытов» – целеуказателей. Это налагало особые требования к уровню квалификации экипажей – а с этим, как мы уже говорили, у люфтваффе были проблемы. В итоге отряд 1./KG 66 достиг боеготовности в июле 1943 г., а остальные два отряда удалось укомплектовать лишь к ноябрю. В то же время в составе группы появился и четвертый отряд, получивший новые самолеты Ju 188. Таким образом, I/KG 66 одновременно эксплуатировала бомбардировщики четырех типов. Изначально она получила 12 «двести семнадцатых» – шесть Do 217E-4 и шесть новых Do 217K-1. В июле прибыло первых четыре Do 217M-1, но в последующие месяцы с учетом потерь количество Do 217 в группе «следопытов» не превышало десятка.

В течение апреля–августа 1943 г. части Do 217 продолжали свою боевую работу над Ла-Маншем и Англией. Систематически осуществлялись минные постановки. В них участвовали, как правило, группы численностью до 10 самолетов, иногда – 20-30 машин, но случались и исключения: в ночь с 3 на 4 апреля устье Темзы минировали полсотни Do 217 и Ju 88. Продолжались и «террористические» налеты, порой приводившие к ужасающим жертвам. 9 июля Do 217K-1, пилотируемый обер-лейтенантом Цинком (Zink) из 6./KG 2 сбросил бомбу на кинотеатр «Уайтхолл» в Ист Гринстед – как раз во время сеанса. Погибло 108 человек, еще 235 было ранено. Правда, и сам Цинк не вернулся из вылета – его «дорнье» был сбит «Москито» флайт-офицера Линтотта (Lintott). Но на этом драма не закончилась – при посадке Линтотт разбил свой истребитель и погиб. Четыре дня (вернее, ночи) спустя «Москито» сбили два Do 217M из KG 2, ставшие, вероятно, первыми бое-

Три поколения на одном аэродроме: Do 17Z на переднем плане, один из предсерийных Do 217C-0 посредине и Do 217K на заднем плане





Do 217M-11, разбившийся летом 1944 г. в северной Франции

выми потерями самолетов этой модификации.

15 августа 1943 г. возобновила боевые действия группа III/KG 2. Предыдущие месяцы были потрачены на ввод в строй молодого пополнения. Этот процесс прошел отнюдь не безболезненно: в процессе переучивания группа потеряла шесть экипажей! Первый вылет в новом составе в ночь с 15 на 16 августа принес потери: винг-коммандер Дж. Парк (G. Park) сбил сразу три Do 217M-1. Правда, бортстрелок последней жертвы смог повредить «Москито» Парка и тому пришлось садиться на вынужденную. Всего же в ту ночь эскадра KG 2, бомбившая Портсмут, потеряла пять Do 217M-1. Три дня спустя в ходе налета на Линкольн было сбито еще три «дорнье». Учитывая, что в обоих налетах участвовало в сумме всего 40 Do 217M-1, уровень потерь был очень высок – 20 %.



Экипаж Do 217K-1 перед вылетом, весна 1943 г.

Сворачивание производства «двести семнадцатых» привело к тому, что состав групп KG 2 быстро таял. Уже в октябре 1943 г. группу II/KG 2, ранее летавшую на Do 217E-4 и Do 217K-1, пришлось перевооружить на Ju 188E-1. В общей сложности в течение 1943 г. эскадра KG 2 потеряла в боях 137 самолетов (из них 111 Do 217), а еще 92 (в т.ч. 69 Do 217) – по другим причинам. К концу года в боевом составе люфтваффе числилось 190 Do 217.

В конце января 1944 г. люфтваффе приступило к операции «Штейнбок» – новой серии «налетов возмездия» на английские города, которая должна была стать отплатой за массированные бомбардировки городов Германии соединениями Королевских ВВС. Главной ударной силой «Штейнбока» были эскадры Ju 88, но участвовала в операции и KG 2. К ее началу она располагала 76 Do 217K/M в составе штабного отряда, I и III групп, а также 35 188E в II группе. В I/KG 66 к тому времени оставалось всего три «дорнье» (два Do 217E-4 и один Do 217M-1), а основу ее вооружения составляли 14 Ju 188E-1 и 23 Ju 88S-1.

Операция «Штейнбок» началась в ночь с 21 на 22 января массированным налетом на Лондон. Две ударные волны насчитывали 227 и 220 самолетов. Бомбардировщики выводились на цели «следопытами», а для постановки помех РЛС применяли «Дюппель» – полоски фольги, аналог британского «Уиндоу». Благодаря эффекту внезапности, потери люфтваффе были сравнительно невелики – 10 самолетов. Но уже к



Две загадочные фотографии Do 217K, совершившего вынужденную посадку где-то на Восточном фронте. Можно предположить, что гражданские лица на первом снимке – партизаны, а экипаж самолета попал к ним в плен



концу месяца в ходе налетов в рамках операции «Штейбок» было потеряно 101 самолет. Уровень потерь достиг 14,5 % (в среднем 14,5 самолетов на 100 боевых вылетов), в то время как верхним допустимым пределом для таких операций считалось 5 %. В числе погибших было и 15 «дорнье» – девять Do 217M-1, пять Do 217K-1 и один Do 217K-2.

В феврале потери люфтваффе над Англией были меньше – 70 самолетов. Главной целью оставался Лондон – например, 18 февраля его бомбили 200 самолетов. Несколько дней спустя доки в лондонском районе Миллуолл подверглись удару 161 бомбардировщика. Участвовавшие в налете 15 «дорнье» из I/KG 2 несли каждый по одному контейнеру AB 1000 и два AB 500 с зажигательными бомбами. После сброса боевого груза самолеты снижались до высоты 200 м и на большой скорости уходили к побережью Франции. 25 февраля Лондон бомбили 170 самолетов. В этот раз из вылета не вернулись 13 экипажей. Но если потери «юнкерсов» пока покрывало текущее производство, то «дорнье» – увы... В марте 1944 г. пришлось перевооружить и группу I/KG 2 – вместо Do 217M-1 она получила Ju 188E-1. В дальнейшем в налетах на Англию участвовала лишь одна группа «дорнье». Во время следующего крупного налета на Лондон в ночь с 18 на 19 апреля среди 125 бомбардировщиков люфтваффе было всего 13 Do 217. А ночью с 29 на 30 мая состоялся последний налет в рамках операции «Штейнбок».

В общей сложности в январе–мае 1944 г. люфтваффе осуществили 31 налет на британские города, из них 14 на Лондон. В результате на земле погибло 1556 человек, а 2916 получили ранения. KG лишилась 131 самолета в бою (в т.ч. 59 Do 217) и 67 (в т.ч. 19 «дорнье») по небоевым причинам. Общие потери люфтваффе в ходе операции «Штейнбок» составили 329 самолетов, что само по себе довольно много. Но еще неприятнее была гибель многих опытных экипажей, «набивших руку» в атаках морских целей. Как их не хватало в июне, когда начался «Оверлорд»...

Вымотанная «Штейнбоком» эскадра KG 2 не имела времени на передышку – 6 июня началась высадка союзников в Нормандии. Уже в ночь с 6 на 7 июня налет на плацдарм

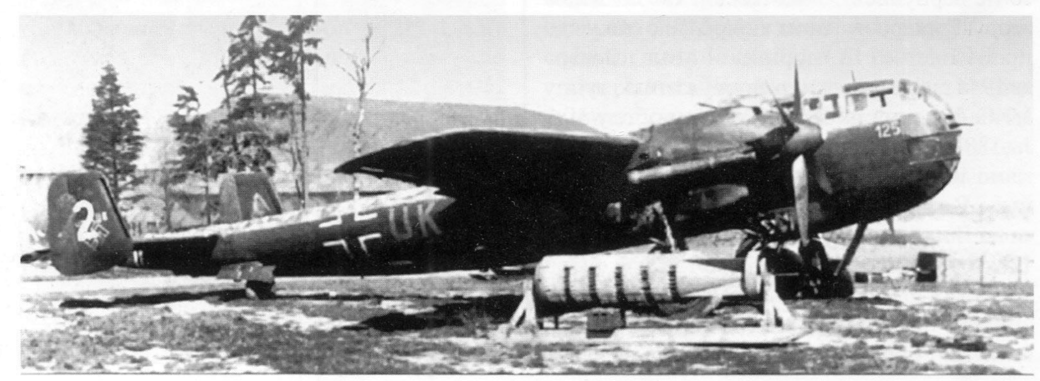
«Культурный отдых» экипажа Do 217M-1, 1943 г.



выполнили 21 самолет эскадры – 9 Do 217 и 12 Ju 188. В течение десяти последующих ночей на задания вылетали 12–18 бомбардировщиков. 18–23 июня самолеты KG 2 сосредоточились на минировании подходов к плацдарму в Нормандии, выставив в общей сложности 80 морских мин. В ходе июньских боев эскадра понесла серьезные потери, и группы I и II/KG 2, к тому времени уже полностью перевооруженные «юнкерсами», вновь получили по нескольку Do 217, прибывших из ремонта и взятых из запасных частей.

В июле 1944 г. KG 2 продолжала ночные вылеты на постановку мин, потеряв в течение месяца 10 самолетов. К концу месяца I и II группы полностью перешли на Do 217, располагая в общей сложности 31 самолетом этого типа – в основном Do 217M-1, но также имелись Do 217K-1 и Do 217E-4. Несколько уцелевших Ju 188 передали в другие части.

В течение августа эскадра KG 2 осуществляла ночные налеты на цели в районах Авранша, Фалеза и Парижа, одновременно высылая на задание 15–17 самолетов. Действовать приходилось в трудных условиях – в воздухе господствовала авиация союзников, а аэродромы базирования эскадры систематически подвергались бомбоштурмовым ударам. Лишь на земле эскадра потеряла 15 Do 217. В конце месяца KG 2 вывели в Амстердам, а 9 сентября объявили небоеспособной, три дня спустя передав в подчинение воздушного флота «Рейх». 16 сентября командование бомбардировочной авиации приказало расформировать эскадру, что и было осуществлено к концу ноября. Лишь группа III/KG 2 была реорганизована в ночную истребительную, получив номер V/NJG 2, и перевооружена самолетами Ju 88G-6. 62 человека летного состава из других групп и штаба эскадры к концу октября передали на пополнение истребительных частей. В общей сложности в июне-октябре 1944 г. через эскадру KG 2 прошло 120 Do 217, из них было потеряно в боях и летных происшествиях 43 машины.



Do 217M из эскадры KG 2 на одном из французских аэродромов. На переднем плане – контейнер AB 1000, снаряжавшийся мелкими осколочными или зажигательными бомбами

Носители управляемого оружия

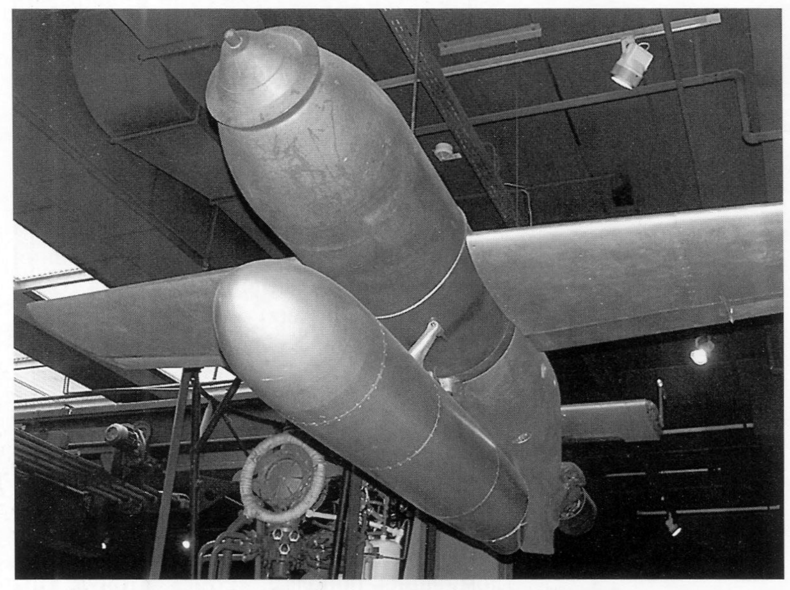
Помимо налетов на Англию, Do 217 вошли в историю как первые в мире самолеты, применившие в бою управляемое оружие класса «воздух–поверхность»: управляемые авиабомбы Hs 293A и FX 1400. Первая из них представляла собой крылатую планирующую бомбу длиной 3,81 м и размахом крыла 3,1 м. Под ее фюзеляжем крепился жидкостный ракетный двигатель тягой 5,9 кН, обеспечивающий максимальную скорость 800 км/ч. Боевая часть состояла из бомбы SC 500 калибра 500 кг, а общая масса Hs 293A достигала 975 кг. Система наведения была радиокомандная, при этом оператор должен был наводить бомбу на цель, манипулируя рычажком-кнюппелем. Слежение за бомбой и целью осуществлялось визуально, что накладывало серьезные ограничения на применение управляемого оружия в ненастную погоду и в темное время суток. Для облегчения слежения в хвостовой части Hs 293A имелась специальная лампа или трассер. При сбросе бомбы с высоты 2000–4000 м дальность полета могла достигать 5–10 км.

Бомба FX 1400 была более тяжелой – 1570 кг, и не имела ракетного двигателя. Сброс ее осуществлялся с высоты 4000–7000 м, а наведение производилось так же, как и у Hs 293A. Если Hs 293A рассчитывалась на попадание в борт корабля, то FX 1400 должна была поражать морскую цель сверху – она могла пробить бронированную палубу толщиной 130 мм.

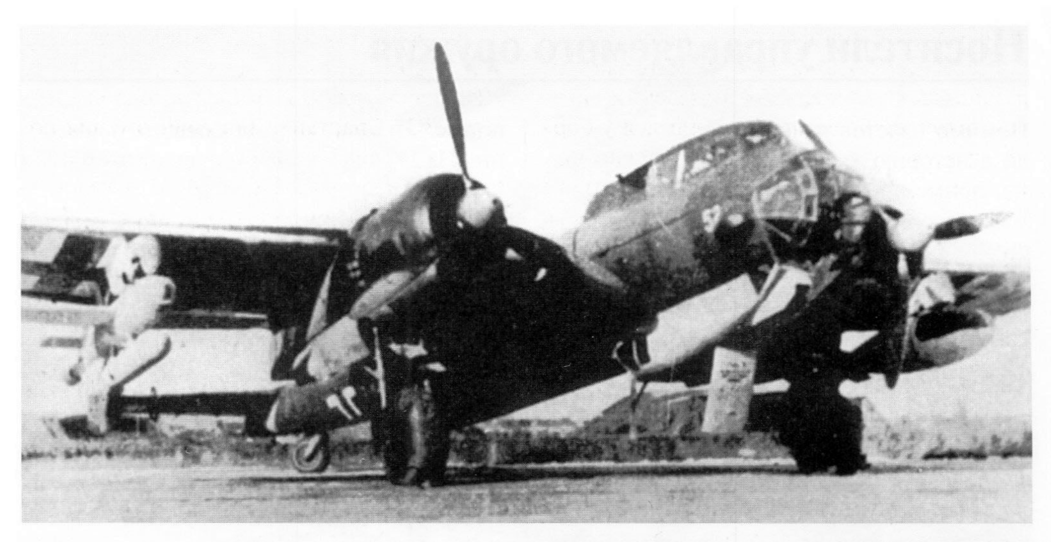
Специально для применения нового оружия весной 1943 г. сформировали две группы – II/KG 100 в Гарце на о. Уэзедом и III/KG 100 в Швабиш-Халле. Первая из них получила самолеты Do 217E-5, приспособленные для применения бомб Hs 293A, вторую вооружили Do 217K-2 – носителями FX 1400. В июле, когда экипажи в достаточной мере освоили новую технику, группы передислоцировали в Истр возле Марселя. Но уже в конце месяца II/KG 100 перебросили на другой французский аэродром – Коньяк, подчинив «Флигерфюреру Атлантики». Ее первоочередной задачей стали действия против вражеских кораблей в Бискайском заливе с целью обеспечении «зеленой улицы» У-ботам, выходящим в океан и возвращающимся во французские порты. Первый эпизод боевого применения Hs 293A имел место 25 августа, когда 14 Do 217E-5, ведомых гауптманом Хайнцем Моллинусом (Heinz Mollinus) и прикрываемых семеркой истребителей Ju 88C из отряда 15./KG 40, атаковали группу британских кораблей северо-западнее испанского побережья. Увы, прямых попаданий добиться не удалось – лишь шлюпы «Бидефорд» и «Лэндгуард» получили повреждения от близких разрывов управляемых бомб. Несколько моряков были ранены, а один на «Бидефорде» погиб.

Первого значительного успеха удалось добиться 27 августа, когда 18 «дорнье» нанесли удар планирующими бомбами по отряду вражеских кораблей северо-западнее мыса Ортегаль. Главный удар пришелся по шлюпу «Эгретт», в сторону которого сбросили семь Hs 293A. Получив два прямых попадания, корабль затонул, унеся с собой на дно 194 члена экипажа. Эту победу записали на счет командира эскадры KG 100 майора Фрица Ауффхаммера (Fritz Auffhammer). 35 моряков с «Эгретта» были спасены канадским эсминцем «Атабаскан», тоже едва не погибшим: в него угодила одна Hs 293A, сброшенная с самолета командира отряда 5./KG 100 гауптмана Вольфганга Форпаля (Wolfgang Vorpahl). К счастью, бомба, прошив корпус эсминца насквозь, взорвалась уже снаружи корабля.

Управляемая авиабомба Hs 293A



Самолет Do 217E-5 W.Nr. 5552 из состава группы II/KG 100. Под правой консолью подвешена планирующая авиабомба Hs 293A, под левой – 900-л подвесной топливный бак



7 сентября 1943 г. кардинально изменилась военно-политическая обстановка на Средиземноморском ТВД – Италия заключила перемирие, и из союзника Германии в мгновение ока превратилась во врага. Германскому командованию пришлось приложить усилия для нейтрализации итальянского флота, хотя и понесшего потери в предыдущие годы, но все еще достаточно сильного. Группа II/KG 100 бросила свою охоту за британской «мелочью» в Бискайском заливе и 9 сентября перелетела в Истр. Но «джек-пот» удалось сорвать III/KG 100. Пополудни 9 сентября командир группы гауптман Бернхард Йопе (Bernhard Jope) повел 11 Do 217K-2 с подвешенными бомбами FX 1400 на главные силы итальянского флота, следовавшие, в соответствии с условиями перемирия, из Салерно и Генуи на Мальту. После полутора часов полета корабли были обнаружены в проливе Бонифачо между Корсикой и Сардинией. В условиях прекрасной видимости и при отсутствии противодействия со стороны противника (итальянцы приняли «дорнье» за самолеты союзников) с высоты около 7000 м были сброшены бомбы. Первого попадания добился экипаж лейтенанта Генриха Шмеца (Heinrich Schmetz) – его FX 1400 попала в линкор «Рома» в район миделя. Пять минут спустя корабль получил второе попадание в носовую часть – между башней главного калибра «B» и мостиком. Эффект полностью оправдал надежды конструкторов нового оружия: обе бомбы пробили бронированную палубу и, взорвавшись, вызвали детонацию корабельного боезапаса. Переломившись пополам, «Рома» затонул. Погибло 1524 моряка, включая командующего эскадрой адмирала Карло Бергамини (Carlo Bergamini). Второй линкор – «Италия» – получил попадание одной FX 1400, и хотя корабль принял 800 тонн воды и несколько отсеков были затоплены, линкор сумел доковылять до Мальты. Впоследствии за уничтожение «Ромы» Шмец был награжден Рыцарским крестом.

В последующие дни основные усилия противокорабельной авиации были сосредоточены в районе Салерно. 11 сентября целями Do 217K-2 стали два американских крейсера. «Филадельфии» при этом повезло – FX 1400 разорвалась у его борта, причинив кораблю некоторые повреждения. А вот «Саванна» получил прямое попадание такой же бомбой в крышу башни главного калибра № 3. Погибло 197 моряков, а корабли пришлось отправить на ремонт в США. 13 сентября удалось прицельно уложить FX 1400 в корму британского крейсера «Уганда» – бомба пробила семь палуб и взорвалась под дном, тяжело повредив корабль. Ранним утром в тот же день примерно в 50 милях от Салерно планирующая бомба Hs 293A поразила госпитальное судно «Ньюфаундленд». К счастью, в тот момент на борту находилось лишь 34 члена экипажа и два пациента. Со вспыхнувшим пожаром справиться не удалось, и на следующий день выгоревший остов «Ньюфаундленда» был добит американским эсминцем «Планкетт». Собственные потери немцев 13 сентября составили два Do 217E-5 и два Do 217K-2.

16 сентября группа III/KG 100 добилась очередного крупного успеха, атаковав в за-

ливе Салерно британский линкор «Уорспайт». Одна бомба FX 1400, пробив палубы, разорвалась в котельном отделении, второй такой же боеприпас разорвался у борта, проделав пробоину ниже ватерлинии. И хотя корабль остался на плаву, а потери команды составили всего девять человек, в строй «Уорспайт» вернулся лишь год спустя. За этот успех люфтваффе заплатили тремя сбитыми самолетами – двумя Do 217E-5 и одним Do 217K-2. 18 сентября удару управляемыми бомбами вновь подвергся крейсер «Филадельфия» – и вновь ему удалось избежать прямых попаданий, получив лишь незначительные повреждения от близкого разрыва.

Возросшие потери самолетов-носителей вынудили экипажи KG 100 перейти к ночным действиям. Хотя в таких условиях наводить управляемые бомбы было сложнее, все же некоторых успехов удалось добиться: 30 сентября у Корсики был потоплен танкодесантный корабль LST-79.

Западное Средиземноморье было не единственной акваторией, где применялись немецкие управляемые авиабомбы. В конце октября 1943 г. отряд 5./KG 100 передислоцировали на аэродром Каламаки под Афинами, подчинив его штабу 10-го авиакорпуса. Здесь целями для «дорнье» стали британские корабли в Эгейском море. В частности, 11 ноября бомбой Hs 293A был поврежден эсминец «Роквуд», а два дня спустя потоплен эсминец «Далвертон». Однако люфтваффе уже не могло позволить себе распылять силы, и в декабре 1943 г. отряд присоединился к основным силам группы.

Постепенное совершенствование тактики боевого применения носителей управляемого оружия привело к попыткам ударов смешанными группами, в состав которых включались также самолеты-торпедоносцы. Скажем, 11 ноября 16 самолетов Do 217E-5 совместно с торпедоносцами He 111 и Ju 88 из эскадры KG 40 атаковали вражеский конвой, потопив три больших транспорта и один танкер. Собственные потери составили шесть торпедоносцев и один Do 217E-5.

22 января 1944 г. англо-американские войска начали высадку под Анцио, южнее Рима. Носители управляемых авиабомб действовали в районе высадки довольно активно. Уже в первый день бомбой Hs 293A был потоплен британский эсминец «Янус». 23 января от такого же боеприпаса получил серьезные повреждения однотипный «Джервис». А 29 января был потоплен крейсер ПВО «Спартан». Для уничтожения новейшего корабля оказалось достаточным одного попадания Hs 293A. Взорвавшись в кормовом котельном отделении, бомба лишила корабль электричества, сделав невозможным эффективную работу противопожарных и водооткачивающих средств. Спустя час крейсер затонул. В том же налете был потоплен крупный транспорт «Сэмюэл Хантингтон». 16 февраля жертвой Hs 293A стал транспорт «Элайу Хэйл». Попадание в судно, груженное боеприпасами, стало роковым не только для самого транспорта, но и для пришвартованной у его борта десантной баржи LCT-35.

В марте 1944 г. группа II/KG 100 начала перевооружение на новые самолеты He 177, передав уцелевшие Do 217E-5 в III/KG 100. 20 апреля эта группа совместно с Ju 88A – торпедоносцами из III/KG 26 и бомбардировщиками из KG 77 – нанесла мощный удар по конвою UGS-38. Экипажи KG 100 не добились попаданий, потеряв три Do 217E-5, но взаимодействовавшие с ними «юнкерсы» отправили на дно эсминец «Лэнсдэйл», транспорты «Пол Гамильтон» (на его борту погибло 580 человек) и «Ройял Стар», а также повредили транспорты «Сэмайт» и «Стивен Т. Остин».

В общей сложности с 25 августа 1943 г. по 30 апреля 1944 г. с применением обеих типов управляемых авиабомб было выполнено 65 операций. В них взяли участие 487 самолетов, из них 313 достигли цели. Было потеряно 48 самолетов и сброшено 319 управляемых авиабомб. Лишь в 215 случаях бомба после сброса реагировала на команды. При этом было зафиксировано 66 прямых попаданий и 40 близких разрывов – то есть процент попаданий можно считать очень высоким, учитывая несовершенство самих боеприпасов и системы наведения.

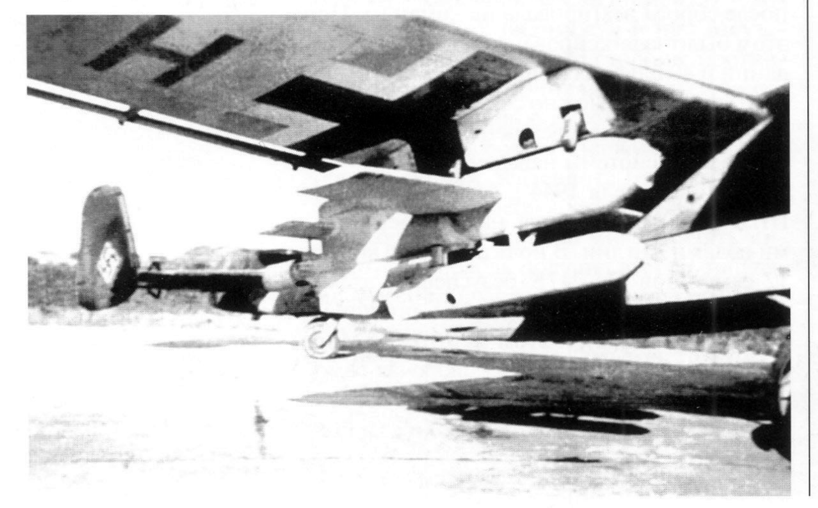
В конце апреля 1944 г. самолеты группы III/KG 100 появляются над прибережными водами Англии. В ночь с 29 на 30 апреля 12 самолетов Do 217K безуспешно атаковали бомбами FX 1400 корабли, стоящие в порту Плимута. При этом жертвами «Москито» стали два Do 217K-3, включая самолет командира группы гауптмана Герберта Пфеффера (Herbert Pfeffer). Оба экипажа погибли.

С началом высадки союзников в Нормандии боевые действия III/KG 100 окончательно переносятся на атлантическое побережье. К тому времени группа летала на смеси из Do 217E-5, Do 217K-2/K-3 и новых Do 217M-1/M-11, которые начали поступать в часть в мае 1944 г. Первого успеха над районом высадки удалось добиться в ночь с 8 на 9 июня, когда был потоплен британский фрегат «Лоуфорд». За это пришлось заплатить двумя «дорнье». На следующий день группа лишилась трех самолетов, в том числе двух новых Do 217M-11, сбитых над побережьем Англии. Еще три «дорнье» были сбиты 16 июня, а в течение следующей недели из-за плохих погодных условий разбилось шесть Do 217. Увы, эти потери так и не были компенсированы достойными боевыми успехами.

7 августа состоялось эпохальное в истории войны в воздухе событие – первая попытка применения высокоточного оружия по наземной цели. Шесть самолетов Do 217E-5, ведомых новым командиром группы гауптманом Шмецем, вылетели с заданием уничтожить мост через речку Селунь в местечке Понтебо, захваченный танкистами Паттона. Каждый самолет нес по одной бомбе Hs 293A, но добиться попаданий из-за сильного утреннего тумана не удалось. Один «дорнье» при этом был сбит «Москито».

Последним крупным успехом III/KG 100 стало уничтожение 15 августа экипажем гауптмана Кюбе (Kube) танкодесантного корабля LST-282. За время с начала операции «Оверлорд» и до 16 августа 1944 г., то есть, чуть более чем за два месяца, III/KG 100 лишилась 36 экипажей – практически полного штатного состава группы. В итоге, 19 августа ее остатки вывели в Гарц, а 7 сентября III/KG 100 была расформирована. В общей сложности две группы KG 100, летавшие на «дорнье», потеряли как в боях, так и по небоевым причинам 170 самолетов Do 217 (110 Do 217E, 27 Do 217K-2, 22 Do 217K-3, 1 Do 217M-1 и 10 Do 217M-11).

Планирующая бомба Hs 293A, подвешенная под крылом Do 217E-5



Последней частью, применявшей Do 217 в качестве носителей управляемого оружия, стала эскадра KG 200. Изначально сформированная как транспортная для выполнения специальных заданий, в последние месяцы войны она привлекалась и для ударных задач – главным образом, при помощи составных самолетов «Мистель». Носители управляемых авиабомб в составе этой эскадры были сведены в «опытную команду KG 200» (Versuchskommando KG 200), сформированную в декабре 1944 г. в Гарце. Помимо дюжины «дорнье», на вооружение этой команды поступили также и He 111H. По морским целям действовать уже не приходилось – главными объектами ударов для управляемых авиабомб стали мосты на захваченной советской армией территории. Первого успеха удалось добиться 20 марта 1945 г., когда три He 111H и три Do 217 сбросили шесть бомб Hs 293A по мосту через Одер в Герице. Две бомбы попали в цель. На следующий день налет был повторен тем же составом – и снова два попадания. К концу дня в составе «опытной команды» числилось 19 He 111H и 6 Do 217, из них лишь 12 (соответственно 8 и 4) были исправными. К тому же боевая активность носителей управляемого оружия существенно ограничивалась нехваткой топлива.

23 марта была предпринята попытка очередного удара по мостам на нижнем Одере, в которой участвовало шесть самолетов «опытной команды» при поддержке истребителей-бомбардировщиков FW 190. Советским зениткам удалось сорвать эту атаку, а подоспевшие «Аэрокобры» повредили два «дорнье». Ночью 26 марта по тем же целям отработали четыре He 111H и четыре Do 217 – самый крупный налет носителей управляемых авиабомб на Восточном фронте. Результат – два прямых попадания. Мосты в Герице и Ратштоке были целями для «опытной команды» и в первой половине апреля: 3 апреля 4 Do 217 и два He 111 добились одного прямого попадания и двух близких разрывов, а 11 апреля безуспешным оказался налет трех «дорнье». После этого боевая работа «опытной команды KG 200» практически прекратилась.

Ночные истребители

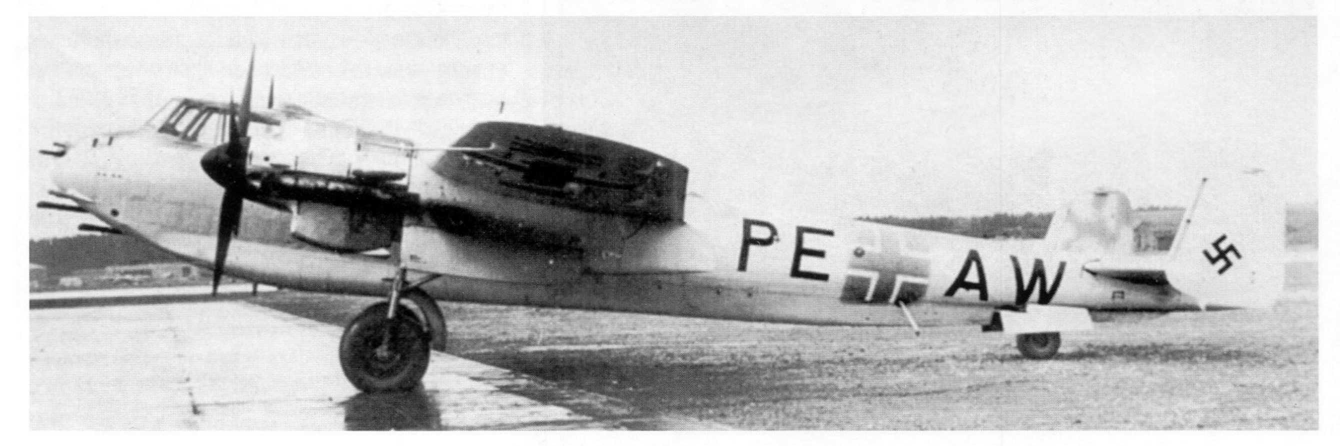
Ночной истребительный вариант Do 17Z-7/10 «Кауц» предназначался не для ПВО территории рейха, а для наступательных действий против вражеской авиации над Британскими островами. Для таких операций предназначалась группа II/NJG 1, реорганизованная в сентябре 1940 г. из группы «церштереров» I/ZG 76. При этом два ее отряда остались с прежними самолетами Bf 110C, а третьим стал бывший 3./NJG 1, получивший теперь номер 4./NJG 1 и вооруженный истребителями «Кауц». Этот отряд базировался в Дилене (Нидерланды) и с октября приступил к ночным полетам над Британией. Первая победа была одержана в ночь на 19 октября, когда лейтенант Людвиг Беккер (Ludwig Becker) при помощи инфракрасного детектора перехватил и сбил бомбардировщик «Веллингтон», направлявшийся к Зюйдер-Зее. Постепенно пилоты Do 17Z-10 отработали тактику атаки британских бомбардировщиков, находившихся на круге ожидания перед посадкой. При этом были достигнуты определенные успехи – многие вражеские пилоты, стремясь сократить время ожидания, чересчур поспешно шли на посадку и разбивали свои машины. Естественно, и германские летчики старались не сплоховать – тот же Беккер, летая на Do 17Z-10, а затем на Do 215B-5, записал на свой счет 44 «ночные» победы.

Отряд 4./NJG 1 наряду с выполнением боевых задач привлекался и для отработки новой истребительной техники. В конце декабря 1940 г. отряд был передислоцирован в Леуварден и начал перевооружение на Do 215B-5. В это же время в часть прибыла группа специалистов испытательного центра в Рехлине с двумя радарами «Вюрцбург» А для отработки наведения истребителей посредством наземной РЛС. При этом один радар сопровождал истребитель, второй – цель, а оператор наведения передавал пилоту направление на цель. Вся система получила наименование «Химмельбетт» – «кровать с балдахином». Помимо двух РЛС она включала еще аппаратуру передачи данных «Фрея» и планшет воздушной обстановки «Зеебург». Испытания были проведены успешно, и «Химмельбетт» запустили в серию.

После перевооружения 4./NJG 1 на Do 215B-5 остававшиеся в строю Do 17Z-10 передали в группу I/NJG 2, где ими вооружили 2-й отряд (два других отряда летали на Ju 88C). Базируясь в Гилзе-Рейен, эта часть эксплуатировала «Кауцы» примерно до конца октября 1941 г. Когда в середине ноября группу перевели в Катанию (о. Сицилия), «дорнье» в ней уже не осталось.

Эксплуатация Do 215B-5 сопровождалась внедрением нового эффективного средства обнаружения вражеских самолетов – бортового радиолокатора. В июле 1941 г. на одном из самолетов отряда 4./NJG 1 был установлен предсерийный образец РЛС FuG 202 «Лихтенштейн» BC. Установка радара с громоздкой антенной, прозванной «матрацем», снижала скорость самолета примерно на 25 км/ч, но оно того стоило: 9 августа 1941 г. Людвиг Беккер (тот самый, который одержал первую победу с использованием теплопеленгатора) сбил первый британский бомбардировщик с применением бортовой РЛС. Счет побед Беккера, одер-

Do 217N-2 прототип, для подготовки этого варианта, возможно, использовался фюзеляж E-1

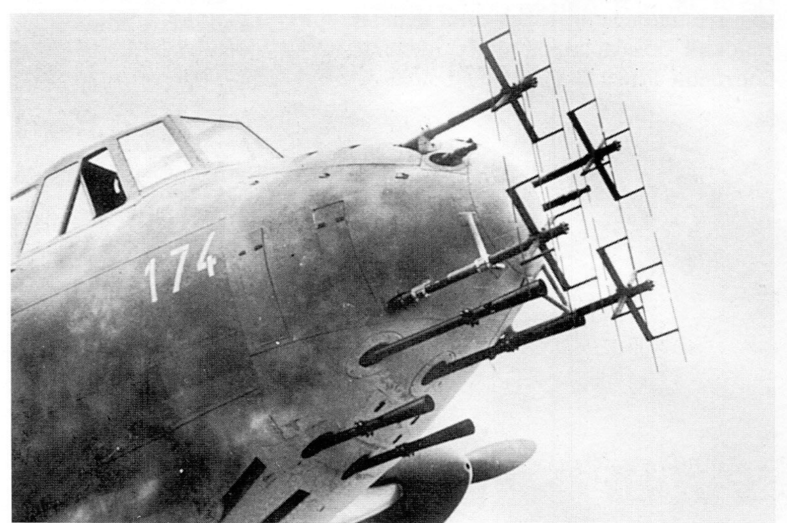


жанных с помощью локатора, быстро рос – успешные перехваты были зафиксированы 15 и 23 августа, 11 сентября, 2 октября. В последнем случае вражеский самолет был обнаружен на дистанции 3 км – близкой к предельной для ранних модификаций «Лихтенштейна». К тому времени сомнений в возможностях новой техники уже не оставалось, и радары начали устанавливать на других Do 215B-5, а следом за ними – и самолетах иных типов. Эксплуатация Do 215B-5 в составе группы II/NJG 1 продолжалась примерно до начала 1944 г.

Ночные истребители Do 217J начали поступать в строевые части летом 1942 г. В первую очередь их получили группы I, II и IV/NJG 3, дислоцированные в Дании и Шлезвиг-Гольштейне. При этом ни одна группа не была вооружена ими полностью – наряду с «дорнье» в них эксплуатировались и Bf 110. Группа IV/NJG 3 уже весной следующего года была перевооружена Ju 88C, другие две группы в марте 1943 г. начали получать Do 217N, но летом также были перевооружены «юнкерсами» Ju 88G. Дислоцированные во Франции и Бельгии группы эскадры NJG 4 получили Do 217 чуть позже – I осенью 1942 г., а II и III – в начале 1943 г. Эти группы также летали на смеси из «дорнье», «мессершмиттов» и «юнкерсов», причем в II и III/NJG 4 последние Do 217N дослужили до июня 1944 г. В небольшом количестве Do 217J/N встречались в группах II/NJG 1, II и IV/NJG 5, а также в подразделениях эскадры NJG 101.

В качестве ночного истребителя Do 217 считался неудачным самолетом – он был слишком медлительным и неповоротливым, что определило его непродолжительную карьеру. Однако подготовленные экипажи могли добиваться успехов и на таких машинах. Свидетельством тому – три победы, одержанные экипажем лейтенанта Хайнца-Вольфганга Шнауфера (Heinz-Wolfgang Schnaufer) из группы II/NJG 1 в ночь с 29 на 30 мая 1943 г. На своем «дорнье», оборудованном радаром FuG 202, он в течение полутора часов барражирования сбил три британских четырехмоторных бомбардировщика – два «Стирлинга» и «Галифакс», доведя свой боевой счет до 12 побед. Впоследствии Шнауфер стал лучшим ночным истребителем люфтваффе (121 победа). Несколько побед над Венгрией одержал на Do 217 гауптман Ганс Краузе (Hans Krause) из NJG 101.

Do 217N-2 с антеннами MGs 151/20s, которые были дополнительно снабжены антирефлексивными экранами



К осени 1943 г. Do 217 в ночных истребительных частях осталось очень мало. Единственным исключением была, пожалуй, группа I/NJG 100, действовавшая на Восточном фронте. Ее три отряда были рассредоточены – 1./NJG 100 базировался в Шаталовке и Сещинской на северном участке фонта, 2./NJG 100 – в Сталино и Полтаве на территории Украины, а 3./NJG 100 – в Орше. С августа 1943 г. в штабном звене группы и отряде 3./NJG 100 появляются самолеты Do 217J/N. Они, наряду с самолетами других типов, эксплуатировавшихся группой, привлекались для ночных перехватов и дальних рейдов с целью блокирования аэродромов советских ночных бомбардировщиков. Если на Западе целями для «дорнье» были британские четырехмоторные самолеты, то на советско-германском фронте приходилось иметь дело с тихоходными У-2. Для того чтобы атаковать такой самолет, прозванный немцами «швейной машинкой»[1], пилоту Do 217 приходилось держать скорость менее 200 км/ч, выпустив закрылки и даже шасси. Но отличавшийся высокой нагрузкой на крыло «дорнье» в таком виде плохо удерживался на курсе, что затрудняло прицельный огонь. Верткий У-2 мог легко выйти из-под удара. В итоге, более пригодными для перехвата «швейных машинок» признали импровизированные ночные истребители на базе FW 58 и FW 189. Тем не менее, Do 217 использовались в I/NJG 100 вплоть до лета 1944 г.

[1] Такое прозвище обычно объясняют схожестью звука мотора У-2 со стрекотаньем швейной машинки. Возможна также игра слов: Nachtmaschinen («ночная машина») – Nachmaschinen («швейная машинка»).

В планерных частях

Наряду с бомбардировочными и разведывательными частями самолеты Do 17 получили и группы буксировщиков планеров. В сентябре 1942 г. группу I/LLG 1 (1-ю группу 1-й воздушно-десантной эскадры) перевооружили с Ju 52/3m на Do 17E и планеры DFS 230A. В декабре 1942-го – январе 1943 г. ее привлекли к операции по снабжению сталинградского «котла», а затем перебросили в Керчь. Здесь совместно с группой IV/LLG 1, получившей 32 Do 17E в январе 1943 г., она привлекалась к участию в крупнейшей планерно-эвакуационной операции Второй мировой войны – кубанско-крымской. В ходе нее I/LLG 1 потеряла 5 из имевшихся 26 «дорнье» и в апреле 1943 г. была выведена в Хильдесхейм. В начале лета группу перебазировали в Бретань, на аэродромы Гэль и Лессиньян. Здесь часть доукомплектовали – теперь она располагала 52 буксировщиками Do 17 и 136 планерами DFS 230A.

Когда 10 июля 1943 г. союзники высадились на Сицилии, группу I/LLG 1 передислоцировали в Истр, а один из ее отрядов перебросили в Италию. 17 сентября на аэродроме Пратика-ди-Маре он понес тяжелые потери вследствие вражеской бомбардировки. Остатки отряда вернулись во Францию и присоединились к группе.

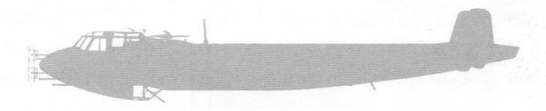
В 1944 г. наиболее примечательной операцией с участием I/LLG стал разгром партизанских формирований на равнине Веркор во Франции. Этот труднодоступный район полностью контролировался движением сопротивления, равно как и подступы к нему. В связи с этим было принято решение о проведении воздушно-десантной операции. Во второй декаде июля отряд 2./LLG 1 (около 20 Do 17 с планерами) передислоцировали в Лион. 21 июля в окрестностях Вассо был высажен десант, полностью разгромивший партизанские формирования.

Впоследствии I/LLG передислоцировали на аэродром Страсбург-Энцхейм. 1 сентября 1944 г. в результате вражеского налета группа потеряла 20 «дорнье». А неделю спустя верховное командование люфтваффе издало приказ о расформировании всех частей буксировщиков планеров. Единственное исключение сделали для отряда 2./LLG. Эту часть, располагавшую 18 Do 17, передислоцировали в Альтенштадт, и вскоре реорганизовали в St.z.b.V Reich (отряд специального назначения «Рейх»). Командовал отрядом гауптман Клаус Дитер Рейх (Klaus Dieter Reich).

В январе 1945 г. отряд St.z.b.V Reich передислоцировали на аэродром Папа (Венгрия) для снабжения окруженных в Будапеште войск. В конце февраля его вывели в Альт-Левениц. Часть, имевшую к тому времени 11 Do 17 и 25 планеров DFS 230A, включили в состав 1-й буксировочной группы как ее 4-й отряд (4./Schleppgruppe 1). С марта самолеты и планеры этой группы привлекались для снабжения гарнизона осажденного Бреслау. При этом в качестве посадочной полосы использовалась главная улица города – Кайзерштрассе. 13 апреля, ввиду приближения войск противника к Альт-Левеницу, отряд 4./Schleppgruppe 1 передислоцировали в Хоэнмут, но полеты в Бреслау продолжались. Последняя такая операция имела место в ночь с 29 на 30 апреля, когда буксировщики доставили к осажденному городу три планера DFS 230A. Утром 8 мая вся еще остававшаяся техника была уничтожена личным составом отряда.

Экипаж снаряжает планер DFS 230





В ВВС других стран

Выше уже упоминалось об эксплуатации самолетов Do 17 в Испании и Югославии. Помимо этих государств, «дорнье» служили еще в нескольких странах. В частности, в 1940 г. дюжиной Do 17P обзавелась Болгария. Самолеты, поставлявшиеся в эту страну, были не новыми, а уже имели за плечами службу в составе люфтваффе. После кампании на Западе они были переданы фирме «Дорнье» для ремонта, после чего выкуплены фирмой и перепроданы Болгарии. 6 сентября 1940 г. самолеты прибыли в Пловдив, войдя в состав 1-го ято (эскадрильи) 5-го бомбардировочного орляка (полка), несмотря на то, что они были чистыми разведчиками, а бомбардировочное вооружение получили лишь в 1941 г. В ВВС Болгарии самолеты Do 17 получили название «Урган» («Ураган»). У местных авиаторов самолеты заслужили хорошую репутацию ввиду своей надежности, высоких летных характеристик и современного бортового оборудования (в частности, они стали первыми болгарскими самолетами, оборудованными автопилотами). В мае 1941 г. состав 5-го орляка пополнили шесть самолетов Do 17K, захваченных болгарскими войсками в Скопье (Македония). В 1942 г. из Германии поступило еще 12 Do 17P, уже оборудованных бомбодержателями. Эти самолеты поступили в бомбардировочный орляк, а машины из первой партии передали разведывательные части. Шесть самолетов при этом передислоцировали в Кавалле на эгейском побережье, а еще шесть – в Аргос (п-ов Пелопоннес). Болгарские самолеты участвовали в прикрытии конвоев в Эгейском море, патрулировали подступы к Дарданеллам и вели разведку минных полей. Впоследствии из Германии поступило еще три Do 17. Они попали в дислоцированное во Врждебне у Софии 73-е ято и использовались для связи на линии София-Афины.

8 сентября 1944 г. советские войска вступили в пределы Болгарии. В тот же день правительство страны объявило о переходе на сторону антигитлеровской коалиции. Болгарские ВВС начали боевые действия против вчерашнего союзника. 9 сентября шесть Do 17 совместно с девяткой Ju 87D атаковали германские позиции у Битольи. Активные боевые действия болгарских ВВС над территорией Югославии продолжались до 24 ноября 1945 г. В их ходе экипажи «дорнье» выполнили свыше 350 боевых вылетов. Впоследствии в строю осталось лишь 73-е ято – вплоть до мая 1945 г. его Do 17 осуществляли полеты для связи. После войны уцелевшие Do 17K были возвращены Югославии, а самолеты других модификаций сданы на слом.

Когда нацистская Германия напала на СССР, правитель Хорватии Анте Павелич заявил о намерении сформировать хорватский легион для участия в боевых действиях на Восточном фронте. Авиационный компонент легиона должны были составить две группы – 4-я истребительная и 5-я бомбардировочная. Личный состав последней уже 19 июля 1941 г. прибыл в Грейфсвальд, где приступил к освоению самолетов Do 17Z. Однако очень скоро оказалось, что сформировать полноценную группу не удастся по причине недостаточной квалификации многих хорватских авиаторов. В итоге, 22 октября на фронт отправился лишь один сводный отряд, укомплектованный самолетами Do 17Z-2/3 и получивший германское обозначение 10.(Kroat)/KG 3. Прибыв в Витебск, его экипажи с 25 октября 1942 г. приступили к боевым вылетам в полосе группы армий «Центр», действуя совместно с группой III/KG 3. Когда же в декабре 1941 г. группу отвели в Германию, отряд переподчинили эскадре KG 53 – теперь он именовался 15.(Kroat)/KG 53. В тяжелых осенне-зимних условиях хорватский отряд выполнил 366 боевых вылетов, сбросив 363 т бомб, – т.е. практически каждый вылет осуществлялся с полной бомбовой нагрузкой. 3 февраля 1942 г. 15.(Kroat)/KG 53 передислоцировали на аэродром Минск-Южный, а в конце месяца вывели на отдых и переформирование в Хорватию, на аэродром Аграм. Хотя первоначально предполагалось перевооружить отряд самолетами Ju 88A, такие машины так и не были получены, и в свой второй боевой тур на Восточном фронте 15.(Kroat)/KG 53 также воевал на Do 17Z. С июля 1942 г. он действовал на северном участке фронта, нанося удары не только по советским войскам, но и по партизанским базам. В середине ноября отряд, распола-

гавший к тому времени восемью исправными Do 17Z, вновь вывели в Хорватию. Там он и остался, принимая участие в боях против партизан. В декабре 1943 г. на базе отряда сформировали группу Kro.KGr. 1. «Дорнье» остались в ее 1-м отряде, а 2-й получил итальянские самолеты различных типов. В июле следующего года группу вывели в Кенигсберг (к тому времени в ее составе было пять Do 17Z и четыре Ju 87), где на ее основе сформировали отряд пикирующих бомбардировщиков.

Хорватское правительство предпринимало усилия и по формированию собственных ВВС, номинально независимых от люфтваффе. В январе 1942 г. было достигнуто соглашение о передаче Германией 11 трофейных Do 17K, сосредоточенных для ремонта на бывшем заводе «Икарус» в Земуне. Ввиду плохого состояния предприятия передача отремонтированных самолетов началась лишь в июле 1942 г., а 22 августа был выполнен первый вылет против партизан. Большинство Do 17K вошло в состав 3-го ято, но одну машину передали 8-му ято (Райловац). Виду острой потребности в самолетах для противопартизанской борьбы в феврале–марте 1943 г. люфтваффе передало хорватам 30 бомбардировщиков Do 17E. По девять таких машин получили 7-е и 8-е ято в Райловаце и по шесть – 3-я ято в Боронгае и 13-е в Залюжани. 10 августа 1943 г. вследствие нападения партизан на Райловац было уничтожено 17 самолетов, в т.ч. 10 Do 17E из 7-го и 8-г ято и один Do 17Z-3 из 15.(Kroat)/KG 53. Уцелевшие «дорнье» продолжали участвовать в боях. В декабре 1944 г. Германия передала Хорватии еще семь Do 17Z и два Do 17M. Последние боевые вылеты хорватских «дорнье» зафиксированы 24 апреля 1945 г. В послевоенное время около дюжины Do 17 различных модификаций недолго эксплуатировались ВВС Югославии.

В январе 1942 г. 15 самолетов Do 17Z-1/2/3 получила Финляндия. Самолетами вооружили группу LeLv 46, входящую в состав бомбардировочного полка LeR 4. С апреля 1942 г. группа приступила к боевым вылетам, действуя на Карельском участке фронта. Самолеты наносили удары по железнодорожным станциям Мурманской железной дороги, советским аэродромам и другим объектам. Одной из наиболее удачных операций стал налет 20 февраля 1944 г. на аэродром Левашово, когда четыре «дорнье» смогли незамеченными выйти на цель, пристроившись к советским бомбардировщикам, возвращавшимся с задания. Особенно активно группа действовала во время советского наступления на Карельском перешейке, начавшегося 9 июня 1944 г. Интенсивность боевого применения отразилась и на потерях – за два месяца было сбито шесть Do 17Z, втрое больше чем за два предыдущих года войны! После подписания перемирия в сентябре 1944 г. финские «дорнье» наносили удары по германским войскам на севере страны. Войну пережили пять Do 17Z, последний из которых использовался для аэрофотосъемки до сентября 1948 г.



«Подарок Геринга» – один из полутора десятков Do 17Z-2, переданных Финляндии

Десять самолетов Do 17M в конце 1942 г. получила Румыния – ими вооружили действовавшую под Сталинградом 2-ю разведывательную эскадрилью. В начале 1943 г. Германия передала румынам для компенсации потерь еще несколько таких же самолетов. Бывшие югославские Do 17K использовались в Италии (две единицы) и Венгрии (одна), но лишь в качестве опытных самолетов. Наконец, две такие же машины, перелетевшие в Египет с югославским золотым запасом, были включены в состав британских Королевских ВВС.

Do 215, помимо уже упоминавшейся поставки в СССР, поступил на вооружение ВВС Венгрии. В начале 1942 г. этой стране передали четыре самолета Do 215B-4 – вместе с шестью He 111P-6 ими укомплектовали 1-ю эскадрилью дальней разведки, с июля 1942 г. действовавшую на Восточном фронте.

Do 217M, ставший советским трофеем, в январе 1946 г. испытывался в НИИ ВВС



Do 217 в бомбардировочных модификациях другим странам не поставлялся. Единственным покупателем истребительного варианта «двести семнадцатого» стала Италия. «Реджиа Аэронаутика» получила 12 Do 217J, поступивших на вооружение 235-й эскадрильи 60-й группы. Сначала в сентябре 1942-го – феврале 1943 г. поставили шесть машин Do 217J-1, а в феврале–июне 1943 г. поступило шесть Do 217J-2. Особыми успехами экипажи итальянских «Дорнье» похвастаться не могли – они записали на свой счет лишь одну воздушную победу, сбив в ночь с 16 на 17 июля 1943 г. британского «Ланкастера». Добился ее экипаж капитана Атоса Амманато (Atos Ammanato). К моменту капитуляции Италии в строю оставалось восемь самолетов, сосредоточенных на аэродроме Венегоно. Их дальнейшая судьба неизвестна – вероятно, они были захвачены германскими войсками.

Помимо закупленной пары Do 215B, в СССР испытывалось и несколько других «дорнье». Так, 21 марта 1941 г. на территории Советского Союза совершил вынужденную посадку далеко не новый Do 17E из «команды Ровеля», осуществлявший тайную разведывательную миссию. Самолет был интернирован и прошел испытания в НИИ ВВС, показавшие, что самолет является полностью устаревшим. А в последние недели войны советские войска захватили как минимум два Do 217M. Один из них в январе 1946 г. прошел испытания в НИИ ВВС, а затем был передан в Бюро новой техники ЦАГИ.

Общая оценка

Разработкой Do 17 конструкторы фирмы «Дорнье» поставили новую планку в области двухмоторных бомбардировщиков, наглядно показав, что создание тяжелого самолета с летными характеристиками истребителя является вполне реальной задачей. В пологом пикировании самолет мог разогнаться до 600 км/ч – и его прочная конструкция это вполне выдерживала. Правда, не обошлось при этом и без перекосов: в жертву скорости принесли грузоподъемность, оборонительное вооружение и дальность полета (в разведывательных модификациях последний параметр удалось увеличить за счет установки дополнительных баков в бомбоотсеке). Дальнейшее совершенствование шло по линии улучшения указанных параметров. И вот тут оказалось, что резервы для модернизации Do 17 практически отсутствуют. Следует также учитывать, что инженеры «Дорнье» были скованы в выборе двигателя для новых модификаций политикой руководства рейхсминистерства авиации. Лучший немецкий мотор конца 30-х – начала 40-х гг. – DB 601 – был зарезервирован для других самолетов. Поэтому приходилось применять двигатели с более низкими параметрами. Тем не менее, в модификации Do 17Z-2 удалось увеличить бомбовую нагрузку вдвое по сравнению с исходным вариантом и существенно усилить оборонительное вооружение. Увы, выжать больше из конструкции не удалось, и Do 17 был снят с производства.

Самолет Do 17 был одним из трех типов двухмоторных скоростных бомбардировщиков, создаваемых в Германии в середине 30-х гг. Из его «сверстников» лишь He 111 смог продержаться в строевых частях вплоть до окончания боевых действий. Ju 86 оказался не слишком удачным, но конструкторы «Юнкерса» оперативно разработали для его замены отличный бомбардировщик Ju 88. Эта машина вытеснила из строевых частей Do 17.

Do 17, особенно в его поздних модификациях, был самолетом популярным как среди летного, так и среди наземного персонала люфтваффе. Достаточно сказать, что Do 17Z был наиболее надежным германским бомбардировщиком. Увы, ему не хватало грузоподъемности He 111 и скорости Ju 88...

В отличие от «старшего брата», Do 217 оказался менее везучим – он так и не смог занять заметное место в структуре люфтваффе. Ju 88 он проигрывал, прежде всего, в широте областей боевого применения. Do 217 так и не смогли превратить в пикировщик, а созданные на его базе ночные истребители оказались хуже всех конкурентов – они были тяжелыми, медлительными и неповоротливыми. Выпускаемый в относительно небольшом количестве, Do 217 был типичным «нишевым» самолетом – он отлично проявил себя при ударах по морским целям, в том числе с применением управляемого оружия.

Производство Do 217 прекратилось после выпуска 1905 экземпляров[2], в сентябре 1943 г., когда война была в самом разгаре. Не последнюю роль в этом сыграла и конкуренция крупных авиастроительных фирм, не прекращающаяся несмотря на войну. Генеральный директор концерна «Юнкерс» Коннейбург (Konneiburg), обладавший обширными связями в руководстве люфтваффе, постоянно твердил свое «Карфаген должен быть разрушен» – «Do 217 следует снять с производства». В своей борьбе с конкурентом он даже «смилостивился» над изделием другой конкурирующей фирмы – бомбардировщиком «Хейнкель» Не 177 «Грейф». Но относительно «Дорнье» Коннейбург был непреклонен... Хотя, объективно оценивая положение Германии в середине 1943 г. и назревавший кризис в авиапромышленности, у Do 217 не было никаких шансов: люфтваффе во всевозрастающих объемах требовались истребители, а конкурирующий Ju 88 вполне мог удовлетворить потребности в тактических бомбардировщиках – и к тому же на его базе получился неплохой ночной истребитель.

Окраска и обозначения

Первые прототипы Do 17 были в цвете натурального дюраля с гражданскими регистрационными номерами черного цвета, нанесенными на оба борта фюзеляжа, а также верхнюю и нижнюю поверхности крыла. Самолет Do 17MV1, участвовавший в конкурсе в Цюрихе в 1937 г., также был неокрашен. На бортах фюзеляжа, а также сверху и снизу крыла нанесены черные кресты с белой окантовкой. На внешних сторонах килей наносилась широкая горизонтальная красная полоса, а на ней в белом круге – черная свастика. Самолет, представленный на XIV Парижском авиасалоне в 1938 г., был окрашен по т.н. экспортной схеме – в трехцветный зелено-коричнево-песочный камуфляж, с опознавательными знаками как на «цюрихском» экземпляре, и белой надписью «Dornier» с обеих сторон кабины экипажа под кабиной. Начиная с Do 17V7 прототипы окрашивались согласно действующей в то время камуфляжной схеме люфтваффе, но несли гражданскую регистрацию.

Первые серийные Do 17 до сентября 1938 г. окрашивались в трехцветный сегментный камуфляж на верхних и боковых поверхностях (по двум разным схемам для Do 17E и Do 17F) из пятен темно-коричневого (Dunkelbraun RLM 61), зеленого (Grün RLM 62) и светло-серого (Lichtgrau RLM 63) цветов. Нижние поверхности окрашивались в в светло-синий цвет (Hellblau RLM 65). Вид и расположение опознавательных знаков соответствовало Do 17MV1, но в 1938 г. красную полосу и белый круг на килях закрасили коричневым цветом, оставив лишь свастику с узкой белой окантовкой. Такая схема сохранялась на некоторых Do 17 вплоть до 1940 г., но с сентября 1938 г. новые самолеты Do 17M/P, а позже и Do 17Z выпускались в двухцветном сегментном камуфляже на верхних и боковых поверхностях (сочетание черно-зеленой краски Schwarzgrün RLM 70 и темно-зеленой Dunkelgrün RLM 71). Нижние поверхности оставались светло-синими. В зимних условиях предусматривалось дополнение базового камуфляжа белыми пятнами неправильной формы, наносимыми легкосмываемой краской. Самолеты ночных разведывательных отрядов иногда полностью окрашивались в черный цвет.

Помимо опознавательных знаков, самолеты несли индивидуальные коды, образующие вместе с крестами комбинацию вида «AB+CD», где первые две буквы определяли принадлежность к той или иной эскадре (отдельной группе или отряду), третья была индивидуальной для самолета в отряде, а четвертая обозначала принадлежность к отряду в группе или к группе в эскадре. Допускалась замена одной из букв в коде группы цифрой. Если самолеты несли эмблемы частей, то их рисовали на фюзеляже под пилотской кабиной.

Самолеты Do 17, поставлявшиеся Испании, Болгарии, Румынии, Хорватии, Финляндии сохраняли немецкий камуфляж в сочетании с опознавательными знаками соответствующего государства.

[2] Из них люфтваффе приняло 1887 единиц, остальные были разбиты при испытаниях или оставлены в распоряжении фирмы-производителя. Встречаются и другие цифры объема производства – от 1730 единиц (согласно ежемесячным сводкам) до 1984 (согласно таблицам заводских номеров). Такие различия можно объяснить, с одной стороны, неполнотой ежемесячных сводок, а с другой – уничтожением вследствие бомбардировок англо-американской авиации на производственных линиях тех самолетов, которым уже присвоили серийные номера, но сборку ещё не завершили.

В Югославии первые Do 17K окрашивались целиком в светло-серый цвет с большими трехзначными номерами на фюзеляжах. Последующие самолеты получали двухцветный камуфляж по образцу немецких Do 17M, но в «экспортных» цветах: светло-зеленом (Hellgrün RLM 25) и коричневом (Braun RLM 26). Некоторые экземпляры имели дополнительные пятна песочного цвета. Нижние поверхности были светло-синими. Опознавательные знаки располагались несимметрично: на верхней поверхности левой консоли крыла и нижней – правой консоли.

Прототипы Do 217 так же, как и Do 17, могли сохранять цвет неокрашенного дюраля или же нести стандартный камуфляж люфтваффе. Серийные самолеты окрашивались по схеме, принятой в сентябре 1938 г., а схема нанесения опознавательных знаков и буквенных кодов соответствовала Do 17.

Самолеты Do 217K/M, предназначенные для действий над морем, имели соответствующую окраску: верхние поверхности – двухцветный камуфляж из пятен темно-серого морского (Dunkelseegrau RLM 72) и зеленого морского (Seegrün RLM 73) цветов, нижние и боковые поверхности – светло-синие (Hellblau RLM 65).

Ночные истребители Do 217J/N первоначально целиком окрашивались в черный матовый цвет (Schwarz RLM 22). Практика показала, что такой камуфляж далеко не оптимален для ночных условий, и специалисты фирмы «Дорнье» разработали более эффективную схему. В соответствии с ней верхние поверхности покрывались двухцветным камуфляжем из пятен темно-серого (Dunkelgrau RLM 74) и серо-фиолетового (Grauviolett RLM 75) цветов, нижние поверхности были светло-серыми (Hellgrau RLM 77). Переданные Италии самолеты Do 217J сохраняли немецкую окраску, а приводимые в некоторых публикациях схемы окраски этих машин полностью в темно-зеленый цвет являются малодостоверными ввиду отсутствия подтверждающих их фотоматериалов.

Техническое описание самолета Do 17

Самолет Do 17 представляет собой трехместный двухмоторный высокоплан цельнометаллической конструкции с гладкой дюралевой обшивкой планера и убирающимся шасси.

Фюзеляж – полумонокок с работающей обшивкой, подкрепленной 33 шпангоутами (три из них - №№ 11, 13 и 15 – усиленные), которые соединены стрингерами. В носовой части фюзеляжа находится кабина экипажа, в которой расположены пилотажно-навигационные приборы, приборы контроля двигателей, органы управления самолетом, а также оборонительное вооружение. За кабиной находится два бомбоотсека. В хвостовой части фюзеляжа расположена ниша хвостовой опоры шасси, а также стабилизатор. Самолеты ранних моделей имели два входных люка в левом борту: один над передней кромкой крыла и второй за задней кромкой. На Do 17Z вместо переднего бокового люка устроен люк в полу кабины.

Крыло свободнонесущее, трапециевидное в плане, двухлонжеронное, с отъемными закругленными законцовками. Угол установки крыла 2°20'. На передней кромке консолей, ближе к фюзеляжу, находятся мотогондолы. Междулонжеронное пространство от мотогондол до фюзеляжа используется для размещения топливных баков. На передней кромке левой консоли установлена трубка Пито. Механизация крыла состоит из элеронов и закрылков.

Оперение состоит из стабилизатора трапециевидной в плане формы и двух килей, установленных на законцовках стабилизатора. Стабилизатор переставляемый на земле в пределах от -1° до +9°. Рули направления с аэродинамической компенсацией, а высоты – с весовой. Рули направления и высоты снабжены триммерами. Максимальный угол отклонения руля направления составляет 20°, руля высоты – 25°.

Шасси трехстоечное с хвостовой опорой. Основные опоры шасси (колея 5 м), снабженные амортизаторами и пневматическими тормозами, полностью убираются в мотогондолы назад по направлению полета. Хвостовое колесо управляемое, полностью убирается в нишу в фюзеляже. Размер колес основных опор – 950×350 мм, хвостового – 380×150 мм.

Силовая установка на модификациях Do 17E/F состоит из двух 12-цилиндровых V-

образных двигателей жидкостного охлаждения BMW VI 7,3 номинальной мощностью 730 л.с., приспособленных для работы на низкооктановом бензине. Каждый двигатель снабжен двумя карбюраторами «Зенит» 60 DLC 870, инерционным стартером «Бош» SKH 735/24 и магнето «Бош» GE 12 BLS. Воздушные винты – трехлопастные изменяемого шага VDM 9-11015 диаметром 3,2 м.

На последующих крупносерийных модификациях применялись 9-цилиндровые радиальные двигатели воздушного охлаждения: на Do 17M и Do 17Z-1 – Bramo 323A-1 (900 л.с.); на Do 17P – BMW 132N (865 л.с.); на Do 17Z-2 – Bramo 323P (1000 л.с.). Югославские самолеты Do 17K комплектовались 14-цилиндровыми двухрядными моторами воздушного охлаждения GR 14NO (980 л.с.).

Топливная система на бомбардировочных модификациях (Do 17E/K/M/Z-1/Z-2) состоит из двух баков общей емкостью 1400–1500 л, расположенных в корневых частях крыла между лонжеронами. Разведывательные варианты (Do 17F/P/Z-3) имели увеличенный запас топлива за счет дополнительных баков в крыле и переднем бомбоотсеке.

Масляная система представляет собой интегральную часть каждого двигателя. Маслобаки расположены в мотогондолах за противопожарной перегородкой. Емкость каждого маслобака – 77 л (на самолетах Do 17E/F).

Пневмосистема служит для уборки/выпуска шасси, привода тормозов колес основных опор шасси и отклонения закрылков. Рабочее давление в системе 5,0 МПа.

Электросеть постоянного тока, напряжением 24 В. Потребителями электроэнергии являются стартеры, внутреннее и внешнее осветление, а также некоторые бортовые приборы, прежде всего – радиооборудование. Источники электроэнергии – два аккумулятора «Варта» 6DL4 емкостью 30 А·ч и два генератора постоянного тока «Бош» LK 1200/24 мощность по 1200 Вт, установленные на двигателях (на самолетах Do 17E/F – один генератор только на правом двигателе).

Радиооборудование на ранних сериях самолета представлено радиостанцией «Телефункен» FuG III aU. Большинство машин получило радиостанции «Лоренц» FuG 10 или FuG 10P. Станция FuG 10 состояла из двух передатчиков (длинноволнового S 10L и коротковолнового S 10K) и двух приемников (соответственно, E 10L и E 10K). Вариант FuG 10P мог работать с радиокомпасом APZ 26. В этом случае приемник E 10L заменялся радиопеленгатором G 5 или G 6. Самолеты оборудовались также устройством слепой посадки FuB 1 или FuB 2.

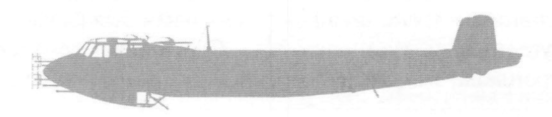
Самолеты Do 17K комплектовались радиостанциями FuG III 27 kaf и радиопеленгаторами P 63 uN.

Противопожарное оборудование представлено установленными на двигателях огнетушителями «Винтрич» с управлением из кабины экипажа, а также ручным огнетушителем в кабине.

Кислородное оборудование состоит из 15 баллонов емкостью по 2 л, арматуры и индивидуальных масок для каждого члена экипажа. Оно применяется при полетах на высотах более 4000 м.

Оборонительное вооружение представлено пулеметами MG 15 калибра 7,92 мм. Первые серийные Do 17E/F имели лишь один такой пулемет в верхней установке (между 17-м и 19-м шпангоутами фюзеляжа), впоследствии добавили второй в нижней люковой установке (между 19-м и 21-м шпангоутами). Do 17M/P получили еще один пулемет, стреляющий вперед. На Do 17Z-1 вооружение довели до четырех пулеметов (два в носовой части, по одному в верхней и нижней установках), а на Do 17Z-2 добавили еще два пулемета в боковых окнах. Югославские Do 17K по размещению вооружения соответствовали Do 17M, но на них ставили 7,92-мм пулеметы «Браунинг» бельгийского производства. Для стрельбы из курсовых пулеметов пилот применял прицел «Реви» C12/D.

Бомбовая нагрузка для Do 17E составляет 500 кг (в перегруз – 750 кг), для Do 17M – 1000 кг, Do 17Z-1 – 500 кг, Do 17Z-2 – 1000 кг. Самолеты комплектовались бомбовыми прицелами FL 260.



Техническое описание самолета Do 217J/N

Ночной истребитель Do 217J/N представляет собой трехместный двухмоторный высокоплан цельнометаллической конструкции с гладкой дюралевой обшивкой планера и убирающимся шасси.

Фюзеляж – полумонокок с работающей обшивкой, подкрепленной 37 шпангоутами из Z-образных профилей, которые соединены стрингерами. К шпангоуту № 2 крепится передняя бронеплита. Помимо нее, бронезащиту самолета образуют задняя бронеплита за пилотским креслом; три бронеплиты, защищающие нижнюю стрелковую установку; три плиты, прикрывающие верхнюю стрелковую установку; бронестекло толщиной 50 мм на козырьке фонаря и двух секциях остекления над головой пилота. На самолетах Do 217N броней дополнительно защищены маслорадиаторы.

В технологическом отношении фюзеляж состоит из пяти секций: носовой, кабины экипажа, центральной (выполненной как единое целое с фюзеляжем), хвостовой и хвостового кока.

Кабина экипажа расположена между шпангоутами №№ 3 и 11/12 (последние представляют собой противопожарную перегородку). Экипаж состоит из трех человек: пилота, верхнего стрелка-радиста и нижнего стрелка (выполняющего также функции оператора радара на самолетах, оборудованных РЛС). Входной люк находится в подфюзеляжной гондоле (у Do 217N-2 – в нижней части фюзеляжа).

За кабиной экипажа, между шпангоутами №№ 11/12 и 17, находится центральная секция фюзеляжа, содержащая два топливных бака, установленных в переднем бомбоотсеке. Хвостовая часть фюзеляжа ограничена шпангоутами №№ 17 и 37. Здесь находится задний бомбоотсек (кроме Do 217N-2), между шпангоутами №№ 18 и 21 – отсек для спасательной лодки, №№ 23 и 25 – аптечка и аварийный комплект, №№ 28 и 29 – бронированный отсек аккумуляторов, а №№ 30 и 33 – ниша хвостового колеса. К шпангоуту № 37 крепится балласт в виде свинцовых чушек массой 20 кг (Do 217N-1) или 25 кг (Do 217N-2).

Крыло двухлонжеронное, трапециевидное в плане с закругленными закоцовками, состоит из центроплана, выполненного как единое целое с центральной секцией фюзеляжа (до нервюры № 21 с каждой стороны), двух консолей (от нервюры № 21 до № 43) и двух законцовок (от нервюры № 43 до № 46). Механизация крыла представлена закрылками типа «крокодил» и элеронами (последние снабжены триммерами). В крыле по обе стороны от мотогондол между лонжеронами расположены четыре топливных бака. В носке крыла имеется противообледенительная система.

Хвостовое оперение двухкилевое. Стабилизатор двухлонжеронный, кили однолонжеронные трапециевидной формы. Рули высоты и направления имеют весовую компенсацию и снабжены триммерами.

Силовая установка для модификаций Do 217J-1/J-2 состоит из двух 14-цилиндровых двигателей воздушного охлаждения BMW 801ML, а Do 217N-1/N-2 – из двух 12-цилиндровых двигателей жидкостного охлаждения DB 603A.

Топливная система состоит из двух 795-л баков в центроплане, двух 160-л баков в консолях, 1050-л бака в верхней части переднего бомбоотсека и двух дополнительных топливных баков – 690-л или 700-л в нижней части переднего бомбоотсека и 1160-л в заднем бомбоотсеке. Нормальный запас топлива для модификации Do 217N-2 составляет 2960 л бензина и 180 л масла, максимальный – соответственно, 4870 л и 205 л. Для запуска двигателей в зимнее время имеется 2-л бачок в фюзеляже, заправляемый легкими бензиновыми фракциями.

Электросеть постоянного тока, напряжением 24 В. Потребителями электроэнергии являются стартеры, внутреннее и внешнее осветление, а также некоторые бортовые приборы, прежде всего – радиооборудование. Источники электроэнергии – два аккумулятора «Варта» 6DL емкостью 45 А·ч и четыре генератора постоянного тока «Бош» LK 2000/24R мощность по 2000 Вт.

Кислородное оборудование состоит из 36 шарообразных баллонов емкостью по 2 л (две батареи по 12 баллонов и две по 6), расположенных в фюзеляже между шпангоутами №№ 21 и 23, арматуры и индивидуальных масок для каждого члена экипажа.

Противообледенительная система обеспечивает отбор горячего воздуха от двигате-

лей и подвод его к передней кромке крыла. От правого двигателя осуществляется также отбор горячего воздуха для обогрева кабины, а от левого – для обдува козырька фонаря кабины.

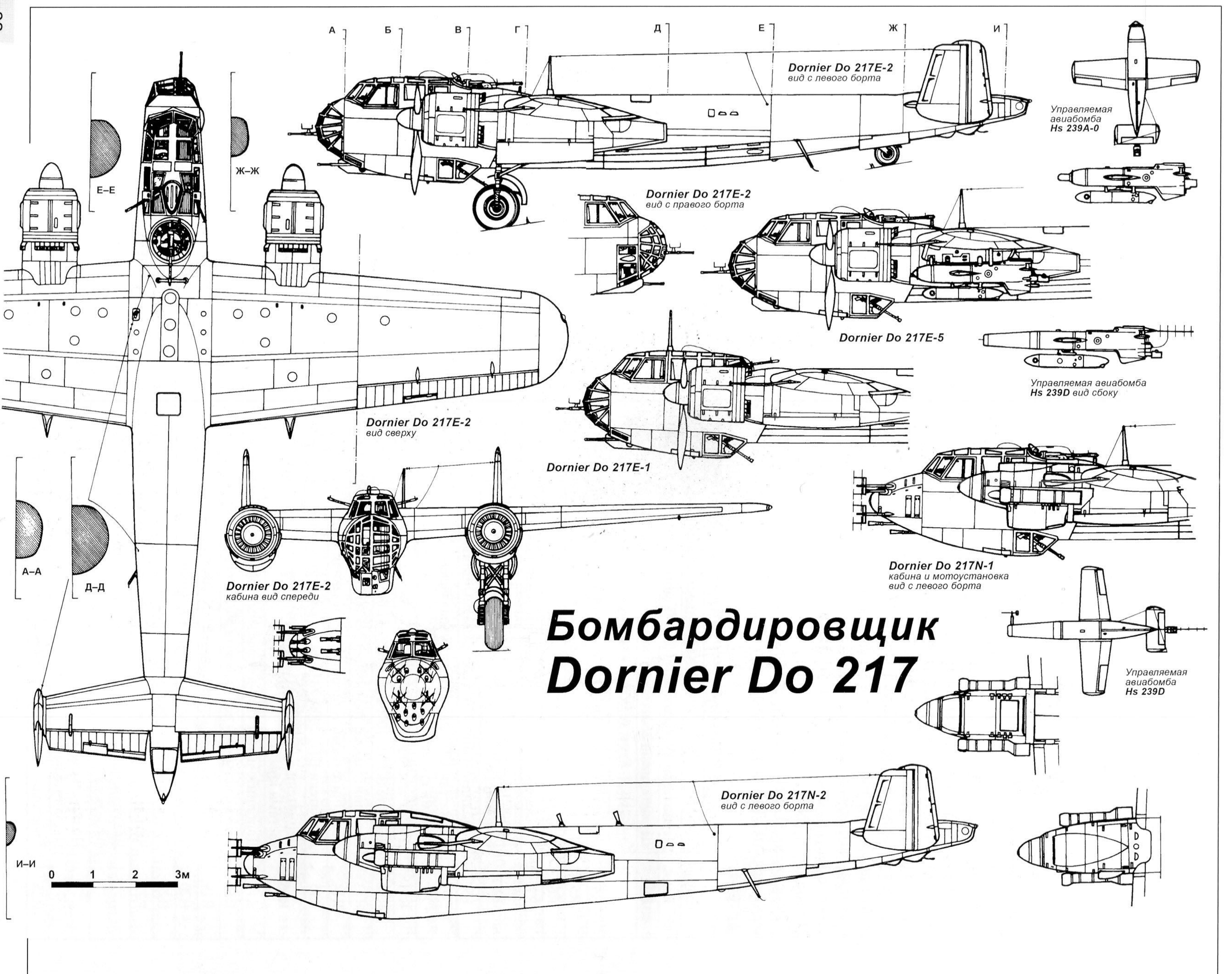
Радиооборудование представлено коротковолновой радиостанцией FuG 10 или FuG 10A, ультракоротковолновой – FuG 16, самолетным переговорным устройством EiV, радиовысотомером FuG 101 (диапазон измерения высоты 0-1500 м) или FuG 101A (0-750 м). Также имеется навигационная система Peil G V с автоматическим радиопеленгатором Peil Z 5A или Z 6A, система слепой посадки FuBl 2. На самолетах Do 217N имеется устройство опознавания «свой–чужой» FuG 25 или FuG 25a, устанавливаемое в задней части левой мотогондолы. Самолет может оборудоваться РЛС FuG 202 или FuG 212 (на Do 217N-2).

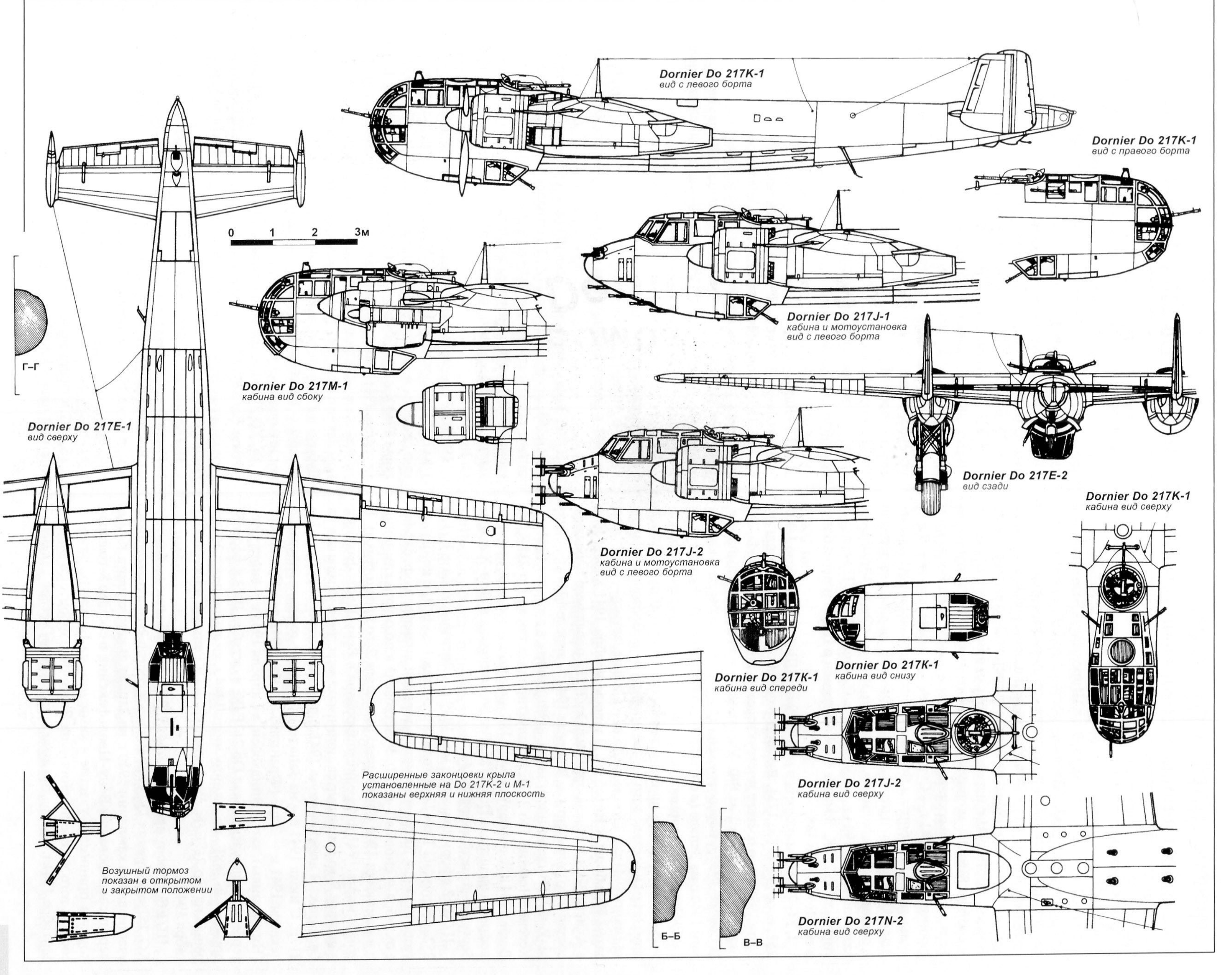
Вооружение Do 217J состоит из четырех 20-мм пушек MG FF/M (боекомплект 240 снарядов на ствол) и четырех 7,92-мм пулеметов MG 17 (700 патронов на ствол). На Do 217N установлены 20-мм пушки MG 151/20 (200 снарядов на ствол). Оборонительное вооружение – два 13,2-мм пулемета MG 131, один из которых установлен в верхней башне DL 131/1A (DL 131/1C на Do 217N-2) с боекомплектом 500 патронов, а второй – в нижней стрелковой установке WL 131/1 (боекомплект 1000 патронов). На Do 217N-1/U1 и Do 217N-2 нижняя стрелковая установка отсутствовала. Существовала возможность монтажа модификационного комплекта R22 – четырех 20-мм пушек MG 151/20E в установке «Шраге Музик», стреляющих вверх-вперед под углом 70°. Они устанавливались в фюзеляже между шпангоутами №№ 16 и 22.

Прицельное оборудование – стрелковые прицелы Revi C12/D на лафете SP 1 у пилота и Revi 16 у верхнего и нижнего стрелков. Часть Do 217J-1 комплектовалась также бомбардировочными прицелами Stuvi 5B.

Модификационные комплекты, применявшиеся на самолетах Do 217

Шифр	Характеристика комплекта	На каких модификациях применялся
R1	Держатель PVC 1006 для 1800-кг бомбы SC 1800 или SD 1800	Do 217E-2, E-3
R2	Держатели для 250-кг бомб под консолями крыла	Do 217E-2, E-3
R3	Держатели 8/XIIA-2XB для 16 50-кг бомб в бомбоотсеке	Do 217E-2, E-3
R4	Держатель PVC 1006 для авиационной торпеды или мины	Do 217E-1, E-2, E-3, K-1
R5	30-мм пушка MK 101 в правой передней части кабины	Do 217E-1, E-2
R6	Аэрофотоаппарат Rb 20/30 в заднем бомбоотсеке	Do 217E-1, E-2, E-4, K-1, M-1
R7	Четырехместная надувная спасательная лодка	Do 217E-1, E-2, E-4, K-1
R8	Дополнительный 750-л сбрасываемый топливный бак в переднем бомбоотсеке	Do 217E-1, E-2, E-3, E-4
R9	Дополнительный 750-л сбрасываемый топливный бак в заднем бомбоотсеке	Do 217E-1, E-2, E-3, E-4
R10	Держатели ETC 2000/XII для управляемых бомб Hs 293A под внешними частями крыла	Do 217E-1, E-2, E-3, E-4
R11	Держатели для 16 50-кг бомб в бомбоотсеке	Do 217E-5, J-1, K-1, M-1
R12	Держатель PVC 1006B для 1800-кг бомбы SC 1800 или SD 1800	Do 217E-4, K-1, M-1
R13	Дополнительный топливный бак в переднем бомбоотсеке	Do 217E-2, E-4, K-1
R14	Дополнительный топливный бак в заднем бомбоотсеке	Do 217E-2, E-4, K-1
R15	Держатели ETC 2000/XII для управляемых бомб Hs 293A под центропланом	Do 217E-4, K-2
R16	Держатели ETC 2000/XII для управляемых бомб Hs 293A под внешними частями крыла	Do 217E-4, K, M
R17	Дополнительный 1160-л топливный бак в переднем или заднем бомбоотсеке	Do 217E-4, K-2
R18	Балка с четырьмя держателями 50/X для 50-кг бомб	Do 217E-4, K-1, K-2, M-1
R19	Балка с восемью держателями 50/X для 50-кг бомб	Do 217E-4, K-1, M-1
R20	Четыре бомбодержателя для 500-кг бомб	Do 217M-3
R21	Два бомбодержателя для 1000-кг бомб	Do 217M-3
R22	Четыре 20-мм пушки MG 151/20 в установке «Шраге Музик»	Do 217N-1, N-2
R23	Две спаренные установка 7,92-мм пулеметов MG 81Z в хвостовой части фюзеляжа	Do 217E-2, E-4, K-1, K-2, K-3 M-1, M-11
R24	Подкрыльевый держатель для 300-л или 900-л сбрасываемого дополнительного топливного бака	Do 217E-3, E-4, K-1
R25	Хвостовой ленточный тормозной парашют для бомбометания с пикирования	Do 217E-4, K-1, K-2, M-1, M-11, P


А
Б
В
Г
Д
Е
Ж
И
Dornier Do 217E-2
вид с левого борта
Управляемая авиабомба Hs 239A-0
Е–Е
Ж–Ж
Dornier Do 217E-2
вид с правого борта
Dornier Do 217E-5
Управляемая авиабомба Hs 239D вид сбоку
Dornier Do 217E-2
вид сверху
Dornier Do 217E-1
Dornier Do 217N-1
кабина и мотоустановка
вид с левого борта
А–А
Д–Д
Dornier Do 217E-2
кабина вид спереди
Бомбардировщик
Dornier Do 217
Управляемая авиабомба Hs 239D
Dornier Do 217N-2
вид с левого борта
И–И
0
1
2
3м


Dornier Do 217K-1
вид с левого борта
Dornier Do 217K-1
вид с правого борта
0
1
2
3м
Dornier Do 217J-1
кабина и мотоустановка
вид с левого борта
Г–Г
Dornier Do 217M-1
кабина вид сбоку
Dornier Do 217E-1
вид сверху
Dornier Do 217E-2
вид сзади
Dornier Do 217K-1
кабина вид сверху
Dornier Do 217J-2
кабина и мотоустановка
вид с левого борта
Dornier Do 217K-1
кабина вид спереди
Dornier Do 217K-1
кабина вид снизу
Dornier Do 217J-2
кабина вид сверху
Расширенные законцовки крыла
установленные на Do 217K-2 и M-1
показаны верхняя и нижняя плоскость
Возушный тормоз
показан в открытом
и закрытом положении
Dornier Do 217N-2
кабина вид сверху
Б–Б
В–В

Перечень частей люфтваффе, имевших на вооружении самолеты Do 17, Do 215 и Do 217 в 1939-1945 гг.

А) бомбардировочные части

KG 2 «Holzhammer»

Stab сформирован в мае 1939 г. в Шпроттау на базе штаба KG 252, вооружен Do 17Z. Входил в состав 1-го ВФ, с конца августа 1939 г. – в составе инструкторской дивизии люфтваффе, с октября – снова в 1-м ВФ. Участвовал в польской кампании, а также в кампании 1940 г. на Западе (в составе 2-го авиакорпуса). В конце марта 1941 г. передислоцирован в Вену-Цвольфаксинг, в составе 8-го авиакорпуса принимал участие в кампании на Балканах. Затем в составе того же соединения – на Восточном фронте (июнь 1941 г. – Сувалки, июль – Сильце, август – Веретены, затем Рельбицы и Витебск). В начале ноября 1941 г. выведен в Ахмер/Рейн и перевооружен Do 217E, после чего передан в состав 9-го авиакорпуса. В декабре 1941 г. – Эвре (Франция), затем до марта 1944 г. – Сустерберг. Помимо Do 217E эксплуатировал Do 217K. В марте 1944 г. выведен в Цейст и перевооружен Me 410 и Ju 188.

I/KG 2 сформирована в мае 1939 г. в Шпроттау на базе I/KG 252, вооружена Do 17M. Входила в состав 1-го ВФ, с конца августа 1939 г. – в составе инструкторской дивизии люфтваффе, с октября – снова в 1-м ВФ. Участвовала в польской кампании. В ноябре 1939 г. перевооружена Do 17Z. Участвовала в кампании 1940 г. на Западе (в составе 2-го авиакорпуса). В конце марта 1941 г. передислоцирована в Вену-Цвольфаксинг, в составе 8-го авиакорпуса принимала участие в кампании на Балканах. Затем в составе того же соединения – на Восточном фронте (июнь 1941 г. – Сувалки, июль – Сильце, август – Веретены, затем Рельбицы и Витебск). В начале ноября 1941 г. выведена в Ахмер/Рейн и перевооружена Do 217E, после чего передан в состав 9-го авиакорпуса. В апреле 1942 – апреле 1944 гг. – Гилзе-Рейен (Нидерланды), затем – Эйндховен, а с января 1944 г. – Хесепе. Помимо Do 217E эксплуатировала также Do 217K/M. В мае 1944 г. перевооружена Ju 188, но к концу июля вновь полностью перешла на Do 217M. Расформирована в Ной-Харденберге в начале октября 1944 г.

II/KG 2 сформирована в мае 1939 г. в Лигнице на базе II/KG 252, вооружена Do 17Z. Входила в состав 1-го ВФ, с конца августа 1939 г. – в составе инструкторской дивизии люфтваффе, с октября – снова в 1-м ВФ. Участвовала в польской кампании и в кампании 1940 г. на Западе (в составе 2-го авиакорпуса). В конце марта 1941 г. передислоцирована в Вену-Цвольфаксинг, в составе 8-го авиакорпуса принимала участие в кампании на Балканах. В апреле–июне 1941 г. в Ахмере перевооружена Do 217E. С июля 1941 г. – на Западе, в составе 9-го авиакорпуса: до декабря 1941 г. – Эврё (Франция), до мая 1942 г. – Сустерберг (Нидерланды), затем Эйндховен, а с апреля 1943 г. – вновь Сустерберг. Эксплуатировала Do 217E/K, в октябре 1943 г. перевооружена Ju 188E, но к концу июля 1944 г. вновь полностью перешла на Do 217E/K. Расформирована в Реппене в начале октября 1944 г.

III/KG 2 сформирована в мае 1939 г. в Иллесхейме на базе II/KG 252, вооружена Do 17Z. Вошла в состав 2-го авиакорпуса, участвовала в кампании 1940 г. на Западе. В конце марта 1941 г. передислоцирована в Вену-Цвольфаксинг, в составе 8-го авиакорпуса принимала участие в кампании на Балканах. Затем в составе того же соединения – на Восточном фронте. В июне–сентябре 1941 г. поотрядно выведена в Ахмер/Хесепе для перевооружения на Do 217E. С января 1942 г. – на Западе, в составе 9-го авиакорпуса: до июля 1942 г. – Амстердам-Схипхол, затем до марта 1943 г. – Арнем-Дилен, после чего Сустерберг, Колумбе, Гилзе-Рейен. Наряду с Do 217E эксплуатировала также Do 217K/M. В июне 1944 г. выведена в Ахмер в подчинение воздушного флота «Рейх» для намечавшегося перевооружения на Do 335. В декабре 1944 г. реорганизована в V/NJG 2.

IV/KG 2 сформирована в марте 1941 г. в Ахмере на базе 10.(Erg)/KG 2 – запасного отряда эскадры KG 2, существовавшего с июня 1940 г. Вооружена Do 17Z. С июня 1941 г. – в Жювинкуре (Франция), в составе 3-го ВФ. На рубеже 1941/42 гг. перевооружена Do 217. В январе–августе 1942 г. – в Ахмере, затем до апреля 1944 г. – в Мелун-Виллярош (Франция), частично перевооружена Ju 188. С апреля 1944 г. – в Ферихедь (Венгрия), в составе воздушного флота «Рейх». Расформирована в сентябре 1944 г.

KG 3 «Blitz»

Stab сформирован в мае 1939 г. в Хейлигенбейле на базе штаба KG 153, вооружен Do 17Z. Передислоцирован в Эльбинг, принимал участие в польской кампании, а затем в кампании 1940 г. на Западе. В октябре 1939 г. – июне 1940 г. в Вюрцбурге, затем в Ле Куло (Франция). В марте 1941 г. передислоцирован в Вюнсторф и перевооружен Ju 88A.

I/KG 3 сформирована в марте 1940 г. в Бурге, вооружена Do 17Z. Участвовала в кампании на Западе, дислоцируясь до июня 1940 г. в Ашаффенбурге, а затем в Ле Куло (Франция). В марте 1941 г. передислоцирована в Вюнсторф и перевооружена Ju 88A.

II/KG 3 сформирована в мае 1939 г. в Хейлигенбейле на базе I/KG 153, вооружена Do 17Z. Участвовала в польской кампании, а затем в кампании 1940 г. на Западе. В октябре 1939 г. – июне 1940 г. в Швейнфурте, затем в Антверпене (Бельгия). В марте 1941 г. передислоцирована в Ольденбург и перевооружена Ju 88A.

III/KG 3 сформирована в мае 1939 г. в Хейлигенбейле на базе I/KG 153, вооружена Do 17Z. Участвовала в польской кампании, а затем в кампании 1940 г. на Западе. В октябре 1939 г. – июне 1940 г. в Вюрцбурге, затем в Сен-Троне (Франция). В конце марта 1941 г. передислоцирована в Мюнхендорф, принимала участие в кампании на Балканах. С июня 1941 г. – на Восточном фронте в составе 2-го авиакорпуса (июнь – Сувалки, июль – Дубово и Парфяново, август – Веретены, сентябрь – Рельбицы, октябрь – Витебск, затем Вязьма). В ноябре 1941 г. выведена в Гюресло и перевооружена Ju 88A.

IV/KG 3 сформирована в апреле 1941 г. в Шиври (Франция) на базе Erg.Sta./KG 3 – запасного отряда эскадры KG 3, существовавшего с августа 1940 г. Вооружена Do 17Z и Ju 88A, вскоре полностью перешла на Ju 88A.

10.(Kroat)/KG 3 хорватский отряд, сформирован в августе 1941 г. в Грейфсвальде и вооружен Do 17Z. С октября 1941 г. – на Восточном фронте (Витебск). В марте 1942 г. выведен в Аграм, в июле 1942 г. реорганизован в 15.(Kroat)/KG 53.

KG 6

15./KG 6 сформирован в сентябре 1942 г. в Шартре на базе опытной части Erprobungskommando 17 как отряд самолетов-

целеуказателей («следопытов»), вооружен He 111 и Do 217. В апреле 1943 г. реорганизован в I/KG 66.

KG 40

II/KG 40 сформирована в мае 1940 г. в Люнебурге на базе существовавшего с января 1941 г. отряда 4./KG 40 (летал на He 111), вооружена Do 217E. В июле-сентябре 1940 г. – в Коньяк (Франция), в подчинении «Флигерфюрера Атлантики». Затем – в Сустерберге (Нидерланды), в составе 9-го авиакорпуса. В марте 1943 г. передислоцирована в Гилзе-Рейен, в мае перевооружена Me 410, а в июне реорганизована в V/KG 2.

KG 53

15.(Kroat)/KG 53 сформирован в июле 1942 г. в Аграме на базе 10.(Kroat)/KG 3, вооружен Do 17Z. В июле-декабре 1942 г. – на северном участке Восточного фронта. В декабре 1942 г. выведен в Аграм, расформирован в июне 1944 г.

KG 66

I/KG 66 сформирована в конце апреля 1943 г. в Шартре на базе 15./KG 6 как группа самолетов-целеуказателей («следопытов»). Помимо Do 217 эксплуатировала также He 111, Ju 88 и Ju 188. Do 217 использовались группой до начала 1944 г.

KG 76

Stab сформирован в мае 1939 г. в Винер-Нойштадте на базе штаба KG 158, вооружен Do 17Z. С августа 1939 г. – Бреслау-Шёнгартен. Принимал участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии), а затем в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировался в Нидде, в мае–июне 1940 г. – в Бонн-Хангелар и Сен-Легер, затем в Корнель-эн-Вексен (Франция). К марту 1941 г. перевооружен Ju 88A.

I/KG 76 сформирована в мае 1939 г. в Винер-Нойштадте на базе I/KG 158, вооружена Do 17Z. С августа 1939 г. – Бреслау-Шёнгартен. Принимала участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии), а затем в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировалась в Мерцгаузене, в мае–июне 1940 г. – в Кёльн-Остхейм, Фогельзанг и Камбрэ, затем в Буве (Франция), а с октября 1940 г. – в Гибельштадте. К марту 1941 г. перевооружена Ju 88A.

II/KG 76 сформирована в январе 1940 г. в Вельсе, вооружена Do 17Z. Принимала участие в кампании на Западе. Дислоцировалась в Кассель-Ровештен, в мае–июне 1940 г. – в Кёльн-Ванн, Фогельзанг и ряде аэродромов на территории Франции. В июле 1940 г. реорганизована в III/StG 77 и перевооружена Ju 87B.

III/KG 76 сформирована в мае 1939 г. в Вельсе на базе III/KG 158, вооружена Do 17Z. С августа 1939 г. – Розенборн. Принимала участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии), а затем в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировалась в Нидде, в мае–июне 1940 г. – в Бонн-Хангелар, затем в Корнель-эн-Вексин. В декабре 1940 г. передислоцирована в Иллесхейм и к апрелю 1941 г. перевооружена Ju 88A.

IV/KG 76 сформирована в марте 1941 г. в Бомон-ле-Рожер (Франция) на базе Erg.Sta./KG 76 – запасного отряда эскадры KG 76, существовавшего с августа 1940 г. Вооружена Do 17Z и Ju 88A, вскоре полностью перешла на Ju 88A.

KG 77

Stab сформирован в мае 1939 г. в Праге-Кбелы на базе штаба KG 153, вооружен Do 17E. Принимал участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии). Перевооружен Do 17Z. Принимал участие в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировался в Дюссельдорфе, с июня 1940 г. – в Лаоне (Франция). К февралю 1941 г. перевооружен Ju 88A.

I/KG 77 сформирована в мае 1939 г. в Праге-Кбелы на базе I/KG 153, вооружен Do 17E. Принимала участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии). Перевооружена Do 17Z. Принимала участие в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировалась в Верле, с июня 1940 г. – в Лаоне (Франция). К февралю 1941 г. перевооружена Ju 88A.

II/KG 77 сформирована в мае 1939 г. в Брюнне на базе II/KG 158, вооружен Do 17E. Принимала участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии). Перевооружена Do 17Z. Принимала участие в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировалась в Дюссельдорфе, с июня 1940 г. – в Аш-Норд (Франция). К февралю 1941 г. перевооружена Ju 88A.

III/KG 77 сформирована в мае 1939 г. в Праге-Кбелы на базе II/KG 255, вооружен Do 17E. Принимала участие в кампании в Польше (в составе 2-й авиационной дивизии). Перевооружена Do 17Z. Принимала участие в кампании 1940 г. на Западе. Дислоцировалась в Дюссельдорфе, с июня 1940 г. – в Лаоне (Франция). К декабрю 1940 г. перевооружена Ju 88A.

KG 100

Stab сформирован в ноябре 1941 г. в Шартре (Франция), летал на He 111H. В мае 1943 г. в Гарце перевооружен Do 217K, впоследствии эксплуатировал также Do 217E. В июле 1943 г. передислоцирован в Истр (Франция), вошел в состав 2-й авиадивизии. С ноября 1943 г. базировался в Тулузе. Расформирован в августе 1944 г.

II/KG 100 сформирована в декабре 1941 г. в Сещинской на базе III/KG 26, летала на He 111H. В мае 1943 г. в Гарце перевооружена Do 217E. В июле 1943 г. передислоцирована в Истр (Франция), вошла в состав 2-й авиадивизии. Во второй половине июля – начале сентября 1943 г. находился в Коньяк, в подчинении «Флигерфюрера Атлантики», затем – снова в Истре. В ноябре 1943 г. – Тулуза-Бланьяк, затем Лек, а с начала марта 1944 г. – вновь в Тулузе. В марте–апреле 1944 г. перевооружена He 177A.

III/KG 100 сформирована в сентябре 1942 г. в Греции на базе SAGr. 126, летала на He 111H и Ar 196A. В апреле-июне 1943 г. в Швабиш-Халле перевооружена Do 217K. В июле 1943 г. передислоцирована в Истр (Франция), вошла в состав 2-й авиадивизии. В ноябре–декабре 1943 г. – Эггебек, затем – Тулуза-Франказаль. В августе 1944 г. выведена в Гарц, в сентябре 1944 г. расформирована.

IV/KG 100 сформирована в ноябре 1941 г. в Бурже на базе запасных отрядов Erg.Sta./KGr. 100 и Erg.Sta./KG 28, летала на He 111H. В мае 1943 г. в Шартре (Франция) частично перевооружена Do 217E/K, затем дислоцировалась в Гибельштадте. Расформирована в августе 1944 г.

KG 200

Versuchskommando KG 200 сформирована в декабре 1944 г. в Гарце на базе опытной части Erprobungskommando 36. Наряду с Do 217 применяла также He 111H. Расформирована в апреле 1945 г.

Ku.Fl.Gr. 606 сформирована в ноябре 1939 г. в Киль-Хольтенау. Вооружена Do 17Z. Во второй половине 1940 г. в Ланнионе (Франция) перевооружена Ju 88.

Б) Разведывательные части

Aufkl.Gr. ObdL

1.(F)/Aufkl.Gr. ObdL сформирован в январе 1939 г. в Берлин-

Вердер. С июня 1941 г. – на Восточном фронте (июль-октябрь 1941 г. – Орша, до декабря 1942 г. – Смоленск-Северный). Наряду с другими типами самолетов до мая 1942 г. эксплуатировал Do 215B.

2.(F)/Aufkl.Gr. ObdL сформирован в январе 1939 г. в Берлин-Вердер. С июня 1941 г. – на Восточном фронте (июль-сентябрь 1941 г. – Раскополье, до мая 1942 г. – Николаев, затем Полтава). Наряду с другими типами самолетов до июля 1942 г. эксплуатировал Do 215B.

3.(F)/Aufkl.Gr. ObdL сформирован в сентябре 1939 г. в Ютербог-Дамм на базе 8.(F)/LG 2. В апреле-июне 1942 г. – в Норвегии (Ствангер-Сола). С октября 1941 г. – на Восточном фронте (Николаев, в ноябре 1941 г. – январе 1942 г. – Мариуполь, затем Госткино). Наряду с другими типами самолетов до мая 1942 г. эксплуатировал Do 215B.

4.(F)/Aufkl.Gr. ObdL сформирован в октябре 1939 г. в Пренцлау на базе 1.(F)/Aufkl.Gr. 121. Базировался в Ораниенбурге, с июня 1942 г. – в Ольденбурге. Наряду с другими типами самолетов до августа 1942 г. эксплуатировал Do 215B.

Aufkl.Gr. 10 «Tannenberg»

3.(F)/Aufkl.Gr. 10 сформирован в ноябре 1938 г. в Нойгаузене, вооружен Do 17. В июле 1940 – мае 1941 гг. дислоцирован в Кале, частично перевооружен на Bf 110. С июня 1941 г. – на Востчоном фронте (Бердичев, Львов, Мариуполь). В январе 1942 г. выведен в Германию и перевооружен на Ju 88.

Aufkl.Gr. 11

2.(F)/Aufkl.Gr. 11 сформирован в ноябре 1938 г. в Гроссенхайме, вооружен Do 17. С июня 1941 г. – на Восточном фронте (Сувалки, Сольцы, Герстово, с декабря 1941 г. по март 1942 г. – Вязьма, затем Дугино и Курск, в июле-сентябре 1942 г. – Тацинская). В октябре 1942 г. в Сарабузе перевооружен Ju 88.

3.(F)/Aufkl.Gr. 11 сформирован в ноябре 1938 г. в Гроссенхайме, вооружен Do 17. С января 1940 г. в Кобленц/Картхаузен перевооружен на Bf 110.

4.(F)/Aufkl.Gr. 11 сформирован в апреле 1939 г. в Гроссенхайме, вооружен Do 17. Весной 1940 г. в Киргенсе перевооружен на Bf 110.

Aufkl.Gr. 14

4.(F)/Aufkl.Gr. 14 сформирован в ноябре 1938 г. в Кёттингбрюнне, вооружен Do 17. С июля 1940 г. в Шербуре частично перевооружен на Bf 110. В мае 1941 г. перевооружен на Ju 88.

Aufkl.Gr. 22

1.(F)/Aufkl.Gr. 22 сформирован в ноябре 1938 г. в Кассель-Ротвештейн, вооружен Do 17. В июле 1940-го – марте 1941 г. дислоцирован в Сент-Омере, частично перевооружен на Bf 110. В апреле 1941 г. в Вене перевооружен на Ju 88.

2.(F)/Aufkl.Gr. 22 сформирован в ноябре 1938 г. в Кассель-Ротвештейн, вооружен Do 17. К апрелю 1940 г. перевооружен Ju 88.

3.(F)/Aufkl.Gr. 22 сформирован в ноябре 1938 г. в Кассель-Ротвештейн, вооружен Do 17. В августе 1939 – мае 1940 гг. дислоцирован в Кобленц/Картхаузен, частично перевооружен на Bf 110. В декабре 1940 – марте 1941 гг. – в Ставангер-Сола (Норвегия). В июне 1941 г. Do 17 заменены на Ju 88.

Aufkl.Gr. 31

3.(F)/Aufkl.Gr. 31 сформирован в ноябре 1938 г. в Бриге, вооружен Do 17. С июля 1940 г. базировался в Сен-Брие, перевооружен на Bf 110.

Aufkl.Gr. 120

1.(F)/Aufkl.Gr. 120 сформирован в ноябре 1938 г. в Нойгаузене, вооружен Do 17. С апреля 1940 г. – в Норвегии (Ставангер-Сола и Тронхейм-Вернес). Впоследствии перевооружен Ju 88.

Aufkl.Gr. 121

1.(F)/Aufkl.Gr. 121 сформирован в ноябре 1938 г. в Пренцлау, вооружен Do 17. С августа 1940 г. – в Норвегии (Ставангер-Сола). Впоследствии перевооружен Ju 88.

2.(F)/Aufkl.Gr. 121 сформирован в ноябре 1938 г. в Пренцлау, вооружен Do 17. В октябре 1939 г. реорганизован в 4.(F)/Aufkl. Gr. ObdL.

3.(F)/Aufkl.Gr. 121 сформирован в мае 1939 г. в Нойгаузене, вооружен Do 17. С июня 1940 г. дислоцировался в Шатодене (Франция). Впоследствии перевооружен самолетами других типов.

4.(F)/Aufkl.Gr. 121 сформирован в мае 1939 г. в Пренцлау, вооружен Do 17. С июня 1940 г. дислоцировался в Кан-Карпике (Франция). Впоследствии перевооружен самолетами других типов.

Aufkl.Gr. 122

1.(F)/Aufkl.Gr. 122 сформирован в ноябре 1938 г. в Госларе, вооружен Do 17. В апреле-июне 1940 г. – в Норвегии (Ставангер-Сола), затем во Франции. Впоследствии перевооружен Ju 88.

2.(F)/Aufkl.Gr. 122 сформирован в ноябре 1938 г. в Госларе, вооружен Do 17. С июля 1940 г. – в Бельгии (Брюссель-Эври). Впоследствии перевооружен Ju 88.

3.(F)/Aufkl.Gr. 122 сформирован в ноябре 1938 г. в Госларе, вооружен Do 17. С июля 1940 г. – в Нидерландах (Амстердам-Схипхол). В 1941 г. перевооружен Bf 110 и Ju 88.

4.(F)/Aufkl.Gr. 122 сформирован в сентябре 1938 г. в Госларе, вооружен Do 17. Впоследствии перевооружен Ju 88.

5.(F)/Aufkl.Gr. 122 сформирован в октябре 1939 г. в Госларе, вооружен Do 17. Впоследствии перевооружен Ju 88.

Aufkl.Gr. 123

1.(F)/Aufkl.Gr. 123 сформирован в ноябре 1938 г. в Вюрцбурге, вооружен Do 17. Впоследствии перевооружен Ju 88.

2.(F)/Aufkl.Gr. 123 сформирован в ноябре 1938 г. в Вюрцбурге, вооружен Do 17. Впоследствии перевооружен Ju 88.

3.(F)/Aufkl.Gr. 123 сформирован в ноябре 1938 г. в Вюрцбурге, вооружен Do 17. Впоследствии перевооружен Ju 88.

Aufkl.Gr. 124

1.(F)/Aufkl.Gr. 124 сформирован в ноябре 1938 г. в Винер-Нойштадте, вооружен Do 17. Впоследствии перевооружен Ju 88.

LG 2

7.(F)/LG 2 сформирован в ноябре 1938 г. в Ютербог-Дамм, вооружен Do 17. С июля 1940 г. – Гент (Бельгия). К началу 1941 г. перевооружен Bf 110.

8.(F)/LG 2 сформирован в ноябре 1938 г. в Ютербог-Дамм, вооружен Do 17. В сентябре 1939 г. в Берлин-Вердер реорганизован в 3.(F)/Aufkl.Gr. ObdL.

Aufkl.St. 1.(F)/Nacht сформирован в июне 1941 г. в Сувалках,

вооружен Do 17 и He 111. Действовал на Восточном фронте (август 1941 г. – январь 1942 г. – Киев, затем до августа 1943 г. – Запорожье, до начала ноября 1943 г. – вновь Киев). С декабря 1942 г. частично перевооружен Do 217, Do 17 эксплуатировались до марта 1943 г. В конце 1943 – начале 1944 гг. – Голта, затем на территории Румынии, Венгрии, Австрии. Просуществовал до конца войны, последняя база – Каструп (Дания).

Aufkl.St. 2.(F)/Nacht сформирован в июне 1941 г., вооружен Do 17 и He 111. Действовал на Восточном фронте (август 1941 г. – декабрь 1942 г. – Смоленск-Северный, до октября 1943 г. – Орша, до июня 1944 г. – Барановичи). С июля 1942 г. частично вооружен Do 215, с декабря – Do 217. Do 215 эксплуатировались до января, а Do 17 – до июня 1943 г. С середины 1944 г. – на территории Польши, затем Германии. Просуществовал до конца войны, последняя база – Бельдринге.

Aufkl.St. 3.(F)/Nacht сформирован в июне 1941 г. в Инстербурге, вооружен Do 17 и He 111. Действовал на Восточном фронте (июль 1941 г. – Ковно, август 1941 г. – декабрь 1943 г. – Псков, до мая 1944 г. – Рига-Спилве). С декабря 1942 г. частично, а с октября 1943 г. полностью вооружен Do 217. С июня 1944 г. самолетов не имел. Расформирован в декабре 1944 г. в Бриге.

Aufkl.St. 4.(F)/Nacht сформирован в августе 1942 г. в Харькове, вооружен Do 17 и He 111. До февраля 1943 г. – Харьков, затем до сентября 1943 г. – Запорожье, до апреля 1944 г. – Бобруйск и Барановичи, до октября 1944 г. – Рига-Спилве. С ноября 1942 г. частично перевооружен Do 217, Do 17 эксплуатировались до июля 1943 г. Расформирован в Альт-Лённевитце в марте 1945 г.

Aufkl.St. (F) der I. Flakkorps сформирован в декабре 1939 г. в Лангендибахе для обеспечения действия 1-го корпуса зенитной артиллерии. Вооружен Do 17M. Расформирован в июле 1940 г.

Aufkl.St. (F) der II. Flakkorps сформирован в декабре 1939 г. в Кёльн-Остхейм для обеспечения действия 2-го корпуса зенитной артиллерии. Вооружен Do 17M и Hs 126B. Расформирован в июле 1940 г.

Nahaufklärungsstaffel Kroatien сформирован в апреле 1943 г. в Аграме, вооружен Do 17 и Hs 126B. С декабря 1943 г. – в Лучко. Do 17 эксплуатировал до ноября 1943 г.

В) Ночные истребительные части

NJG 1

II/NJG 1 сформирована в июле 1940 г. в Венло (Нидерланды) путем реорганизации I/ZG 76. Два отряда вооружены Bf 110, третий – 4./NJG 1 – до декабря 1940 г. эксплуатировал Do 17Z-10, а затем Do 215B-5. В ноябре 1941 г. 4./NJG 1 реорганизован в 2./NJG 2. С августа 1942 г. по сентябрь 1943 г., дислоцируясь в Сен-Троне (Франция) II/NJG 1 эксплуатировала небольшое количество Do 217J/N.

NJG 2

I/NJG 2 сформирована в сентябре 1940 г. в Гилзе-Рейен (Нидерланды) на базе II/NJG 1. Отряд 2./NJG 2 эксплуатировал Do 17Z-10 до октября 1941 г.

NJG 3

I/NJG 3 сформирована в октябре 1940 г. в Вехта путем реорганизации V.(Z)/LG 1. Вооружена Bf 110. С июля 1942 г. до октября 1943 г. частично вооружена Do 217J/N.

II/NJG 3 сформирована в сентябре 1941 г. в Шлезвиге на базе запасных частей. Вооружена Bf 110. С июня 1942 г. до октября 1943 г. частично вооружена Do 217J/N.

IV/NJG 3 сформирована в ноябре 1942 г. в Грове (Дания) на базе отрядов 1. и 9./NJG 2, а также Stab III/NJG 2. Вооружена Ju 88C, до февраля 1943 г. эксплуатировала также Do 217J.

NJG 4

I/NJG 4 сформирована в сентябре 1942 г. во Флоренне (Бельгия) на базе отрядов 9./NJG 1, 2./NJG 3 и 9./NJG 4. Вооружена Bf 110. С октября 1942 г. до октября 1943 г. частично вооружена Do 217J/N.

II/NJG 4 сформирована в апреле 1942 г. в Лаупхейме на базе отряда 5./ZG 26. Вооружена Bf 110. С мая 1942 г. дислоцирована в Рейне, с сентября 1942 г. – в Сен-Дизье (Франция). С марта 1943 г. по июнь 1944 г. частично вооружена Do 217JN.

III/NJG 4 сформирована в мае 1942 г. в Майнц-Финтен на базе отрядов 1., 4. и 8./NJG 1. Вооружена Bf 110. С сентября 1942 г. дислоцировалась в Жювинкуре (Франция). С марта 1943 г. по июнь 1944 г. частично вооружена Do 217J/N.

NJG 5

II/NJG 5 сформирована в декабре 1942 г. в Пархиме на базе отрядов 3./NJG 2 и 7./NJG 3. Вооружена Bf 110. С января по август 1943 г. эксплуатировала небольшое количество Do 217J.

NJG 100

Stab I/NJG 100 сформирован в августе 1943 г. в Брянске. До мая 1944 г. – в Орше, май–июнь 1944 г. – Барановичи, затем различные аэродромы в Польше и Германии. Существовал до конца войны.

1./NJG 100 сформирован в августе 1943 г. в Брянске путем реорганизации 12./NJG 5. До ноября 1943 г. – Шаталовка и Шесцинская, до июня 1944 г. – Бобруйск, затем различные аэродромы в Польше и Германии. Существовал до конца войны.

2./NJG 100 сформирован в августе 1943 г. в Сталино. До октября 1943 г. – Полтава, затем Кировоград; с декабря 1943-го по июнь 1944 г. – Отопени (Румыния), затем различные аэродромы в и Германии. В декабре 1944 г. 2./NJG 100 и 4./NJG 100 поменялись номерами. Существовал до конца войны.

3./NJG 100 сформирован в августе 1943 г. в Шатаовке на базе частей 10. и 12./ZG 1. До мая 1944 г. в Орше, затем в Радоме, с августа 1944 г. – на различных аэродромах в Германии. Существовал до конца войны.

Stab II/NJG 100 сформирован в июне 1944 г. в Нише на базе частей NJG 200. Базировался в Венгрии, завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

4./NJG 100 сформирован в декабре 1943 г. в Орше путем реорганизации 8./NJG 200. С января по июнь 1944 г. – Ревель-Лаксберг (по звену также в Риге и Хельсинки-Мальми), затем различные аэродромы в Польше, Венгрии и Германии. В декабре 1944 г. 2./NJG 100 и 4./NJG 100 поменялись номерами. Завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

5./NJG 100 сформирован в июне 1944 г. в Гросс Беккереке путем реорганизации 1./NJG 200. Базировался на различных аэродромах Венгрии, Польши и Австрии, завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

6./NJG 100 сформирован в мае 1944 г. в Крумово путем реорганизации 4./NJG 200. Базировался на различных аэродромах Венгрии, Польши и Австрии, завершил войну на аэродроме Праге-Ружине.

Все отряды NJG 100 имели смешанный состав – наряду с Do 217J/N они эксплуатировали также Bf 109, Bf 110, Fw 58, Fw 189, Ju 87 и Ju 88.

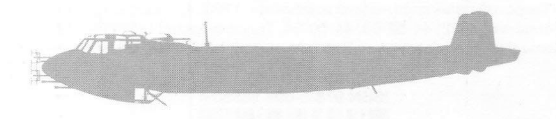
Сравнительные ТТХ самолетов Do 17, Do 215, Do 217, Do 317

	Do 17V1	Do 17E	Do 17F	Do 17K	Do 17M	Do 17P	Do 17R	Do 17Z-2	Do 17Z-10	Do 215B-4
Тип двигателей	BMW VI	BMW VI	BMW VI	GR 14Na	Bramo 323A	BMW 132N	DB 601A	Bramo 323P	Bramo 323P	DB 601A
Взлетная мощность, кВт	552	552	552	734	737	637	792	737	737	810
Размах крыла, м	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0
Длина самолета, м	16,65	16,25	16,25	16,60	16,10	16,10	16,10	15,80	16,20	15,80
Высота самолета, м	4,75	4,32	4,32	4,32	4,60	4,60	4,60	4,60	4,60	4,60
Площадь крыла, кв. м	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0
Масса, кг пустого самолета полезной нагрузки взлетная	 4100 2550 6650	 4500 2540 7040	 4500 2500 7000	 4860 3090 7950	 5160 2840 8000	 4600 3050 7650	 5600 2900 8500	 5210 3490 8700	 5200 3310 8510	 5750 3050 8800
Нагрузка на крыло, кг/кв. м	120,9	128,0	127,2	144,5	145,5	139,2	154,6	158,4	154,7	164
Нагрузка на мощность, кг/кВт	6,0	6,4	6,4	5,4	5,4	6,1	6,0	5,9	5,8	5,6
Скорость, км/ч: максимальная крейсерская посадочная	 388 330 95	 357 315 100	 360 315 100	 414 360 110	 410 370 110	 410 370 105	 532 400 120	 410 300 120	 420 350 115	 470 330 125
Скороподъемность, м/с	8,6	6,1	6,0	7,3	7,2	6,9	9,0	7,0	7,6	8,5
Время набора высоты 2000 м, мин	5,1	5,5	5,5	6,8	6,8	8,2	4,0	7,5	7,2	4,2
Потолок, м	6800	5100	6000	6800	7000	6900	10500	8200	8000	9000
Дальность полета, км: максимальная с максимальной бомбовой нагрузкой	 1360 –	 1500 500	 2050 –	 1400 450	 1360 500	 2200 –	 2250 –	 1160 320	 2000 –	 2450 380

	Do 215B-4	Do 217A	Do 217C	Do 217E-2	Do 217J-2	Do 217N-1	Do 217K-1	Do 217M-1	Do 217P	Do 317
Тип двигателей	DB 601A	DB 601Aa	Jumo 211B	BMW 801DI	BMW 801ML	DB 603A	BMW 801D	DB 603A	DB 603B	DB 603Aa
Взлетная мощность, кВт	810	865	865	1147	1162	1360	1250	1360	1286	1397
Размах крыла, м	18,0	19,15	19,15	19,15	19,15	19,15	19,15	19,15	24,50	20,64
Длина самолета, м	15,80	17,22	17,22	17,22	17,68	17,45	17,22	17,22	17,22	15,80
Высота самолета, м	4,60	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,45
Площадь крыла, кв. м	55,0	56,60	56,60	56,60	56,60	56,60	56,60	56,60	67,00	57,90
Масса, кг пустого самолета полезной нагрузки взлетная	 5700 3400 9100	 5100 3500 9600	 6300 3700 10 000	 8840 6160 15 000	 9400 3800 13 200	 10 300 3000 13 300	 9000 7600 16 600	 9065 7365 16 700	 10 425 7125 17 550	 9955 8695 18 650
Нагрузка на крыло, кг/кв. м	166	169,6	176,7	265,0	232,2	235,0	293,2	295,0	262,0	322,0
Нагрузка на мощность, кг/кВт	5,6	4,3	5,8	6,5	5,7	4,9	6,6	6,2	6,8	6,7
Скорость, км/ч: максимальная крейсерская посадочная	 475 330 125	 480 400 125	 475 400 128	 515 415 130	 486 440 125	 512 460 125	 505 410 135	 528 430 135	 660 520 120	 580 420 133
Скороподъемность, м/с	8,0	8,0	8,0	6,0	8,0	9,5	7,5	8,5	8,0	7,5
Время набора высоты, мин: 1000 м 3000 м	 – –	 2,5 9,7	 3,0 10,8	 4,5 13,0	 3,5 10,0	 2,5 8,0	 4,0 11,0	 3,5 9,5	 3,0 –	 3,5 11,0
Потолок, м	8500	8000	8000	7500	7300	8900	8300	8250	15900	9800
Дальность полета, км: максимальная с максимальной бомбовой нагрузкой	 2400 –	 2600 –	 2500 –	 2300 450	 2050 –	 1740 –	 2300 450	 2150 460	 2000 –	 3980 1000

Литература и источники

- Beale N. Kampfflieger Summer 1943 – May 1945. – Luftwaffe Colours.
- Carello G. Le chasse de nuit italienne // Avions. – 2001. - №№ 98-99.
- Ciglić B., Savić D. Dornier Do 17. The Yugoslav story. – Jeroplan Books, 2007.
- Ethel J. Blitzkrieg in the West 1939-1942. – Greenhill Books, 1997.
- Geust K.-F., Petrov G. German aircraft in USSR. – Appali Oy.
- Griehl M. Dornier bombers and reconnaissance aircrafts 1925-1945. – Arms and Armour, 1990.
- Griehl M. Dornier Do 17E-Z Do 215B. – AirDoc.
- Griehl M. Dornier Do 217-317-417. – Motorbuch Verlag.
- Kempski B. Samolot bombowy Dornier Do 17. – Bellona, 1993.
- Kempski B. Samolot bombowy Dornier Do 217. – Bellona, 1999.
- Kocent-Zieliński E. Dornier Do-17. – Kagero, 1997.
- Ledwoch J. Dornier 217J/N. – Militaria, 1998.
- Likso T., Čanak D. Hrvatsko ratno zrakoplovstvo u drugome svjetskom ratu. – 1998.
- Majsak D., Krzysiak Z. Dornier Do 217. – Kagero, 1996.
- Murawski M.J. Luftwaffe – działania bojowe. – Lampart, 1998.
- Nowarra H. Die deutsche Luftrüstung 1933-1945. Band 1. – Bernard & Graefe, 1993.
- Nowarra H. The Flying Pencil. – Schiffer publ., 1990.
- Price A. Kampfflieger January 1942 – September 1943. – Luftwaffe Colours.
- Rennat K.-H. Vom Original zum Modell Dornier Do 17/215. – Bernard & Graefe. – 2005.
- Scutts J. Dornier Do 217. – Hall Park.
- Smith J.R., Creek E.J. Kampfflieger 1933-1940. – Luftwaffe Colours.
- Smith J.R., Creek E.J. Kampfflieger July 1940 – December 1941. – Luftwaffe Colours.
- Tetera Sz. Dornier Do 217 // Lotnictwo. – 2007. - №№ 4, 5.
- Tetera Sz. Nachtjagdwaffe wkracza do akcji // Lotnictwo. - № spec. 12.
- Thiele O. Schweres Kampfflugzeüg für Sondereinsatz Do 217E-5 // Jet & Prop. – 2009. - № 1.
- Wadman D., Bradley J., Ketley B. Aufklärer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft & Units 1933-1945. – Hikoki publ., 1997.
- Wadman D. Aufklärer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft and Units 1933-1941. – Luftwaffe Colours.
- Wadman D. Aufklärer. Luftwaffe Reconnaissance Aircraft and Units 1942-1945. – Luftwaffe Colours.
- Williams D.P. Nachtjäger. Luftwaffe Night Fighter Units 1939-1942. – Luftwaffe Colours.
- Williams D.P. Nachtjäger. Luftwaffe Night Fighter Units 1943-1945. – Luftwaffe Colours.
- Кузнецов С. Многоцелевой бомбардировщик Дорнье До 217. – М.: ООО «Издательский центр «Экспринт», 2004.



Серия «Война и мы. Авиаколлекция»

Харук Андрей Иванович

Скоростные бомбардировщики Гитлера Do 17 и Do 217

ООО Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5
Тел.:(495)745-58-23

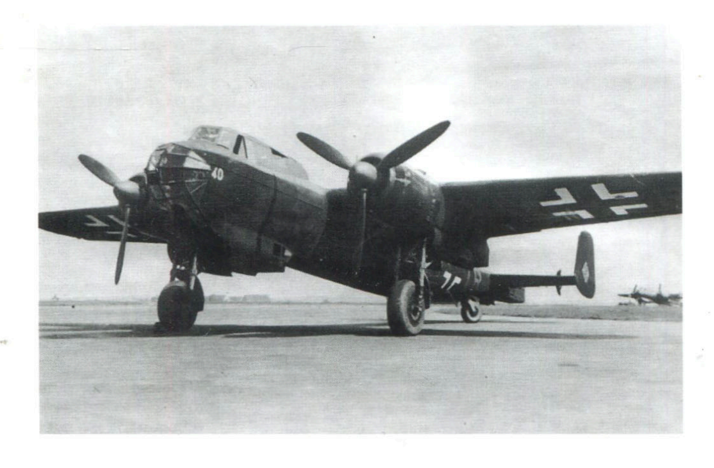
ООО Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: (495) 411-68-86, 956-39-21
Интернет/Home page — www.eksmo.ru
Электронная почта (E-mail) — **info@eksmo.ru**

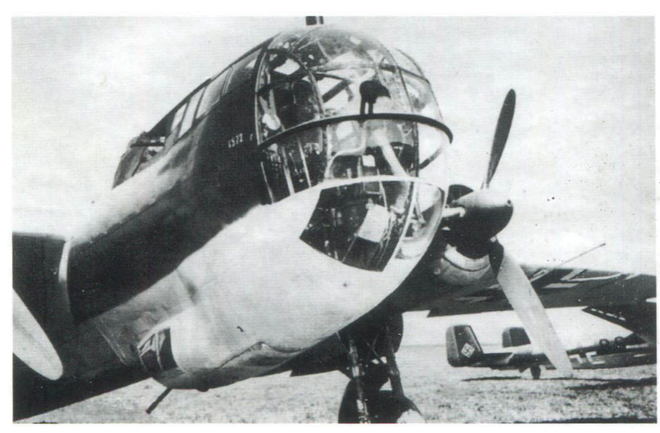
Подписано в печать 02.04.2012
Формат 84x108\16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.
Бум. тип. Усл.п.л. 10,08.
Тираж 1 300 экз. Заказ 6326

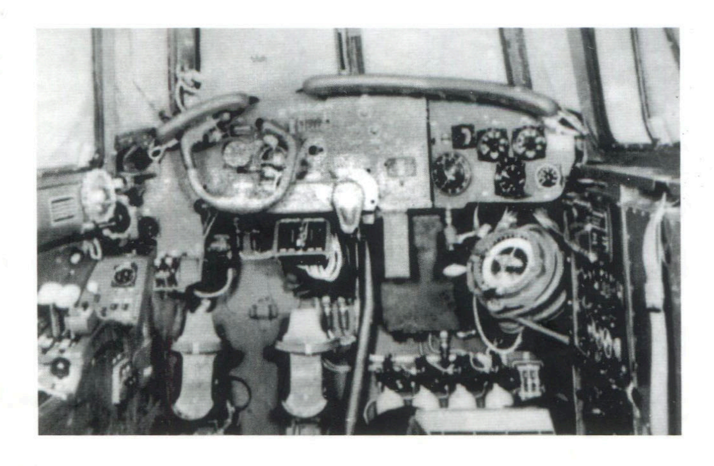
Отпечатано с электронных носителей издательства.
ОАО «Тверской полиграфический комбинат». 170024, г. Тверь, пр-т Ленина, 5.
Телефон: (4822) 44-52-03, 44-50-34, Телефон/факс: (4822) 44-42-15.
Home page – www.tverpk.ru Электронная почта (E-mail) sales@tverpk.ru

ISBN 978-5-699-56550-4

9 785699 565504 >







«Летающий карандаш» – так прозвали этот самолет на фронте за характерную форму фюзеляжа, а официально Do 17 именовался «скоростным бомбардировщиком» (SchnellKampfflugzeug). Авиаконструкторам прославленной фирмы «Дорнье» удалось доказать, что создание двухмоторного бомбардировщика с летными характеристиками истребителя является вполне реальной задачей – развивая в пологом пикировании скорость до 600 км/час, Do 17 стал настоящей сенсацией и произвел фурор на кольцевой авиагонке «Альпен Рундфлюг», обогнав всех соперников, даже истребители, ближайший из которых отстал от него на 5 минут!

Призванный поддерживать немецкие танковые клинья в их безудержном наступательном прорыве, Do 17 отличился в эпоху блицкригов в Польше и Франции, в битве за Британию и операции «Барбаросса», по праву считаясь самым надежным бомбардировщиком Люфтваффе, а пришедший ему на смену Do 217 обладал еще лучшими летными данными, однако недостаточная грузоподъемность и закулисные интриги конкурентов из «Юнкерса» оттеснили этот выдающийся самолет на задний план. Однако именно «дорнье» стал провозвестником войн XXI века, впервые применив в боевых условиях высокоточное оружие, – радиоуправляемые планирующие бомбы, которыми 9 сентября 1943 года был потоплен линкор «Рома» и тяжело поврежден линкор «Италия».

Новая книга ведущего историка авиации воздает должное этим великолепным самолетам, едва ли не самым недооцененным в истории Второй Мировой, которые использовались не только как бомбардировщики, но и в качестве разведчиков и ночных истребителей. Подарочное издание на мелованной бумаге высшего качества иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

ISBN 978-5-699-56550-4





